

# Bundesgesetzblatt

## Teil II

1955	Ausgegeben zu Bonn am 15. September 1955	Nr. 21
Tag	Inhalt:	Seite
13. 9. 55	<b>Gesetz zu der deutsch-ägyptischen Vereinbarung vom 31. Juli 1954 über die Gewährung eines Zollkontingentes für ägyptische Baumwollgarne</b> .....	857
9. 9. 55	Verordnung über die Funkausrüstung und den Sicherheitsfunkwachdienst der Schiffe (Funksicherheitsverordnung) .....	860
8. 8. 55	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der Europäischen Übereinkunft über Formerfordernisse bei Patentanmeldungen für die Bundesrepublik Deutschland .....	878
20. 8. 55	Bekanntmachung über die Wiederanwendung des Übereinkommens und Statuts über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen im Verhältnis zu Dänemark .....	878
20. 8. 55	Bekanntmachung über die Wiederanwendung des internationalen Übereinkommens für die Schaffung eines Internationalen Tierseuchenamts in Paris .....	878
30. 8. 55	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Protokolls vom 22. November 1952 über den Handel zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Ceylon betreffende allgemeine Fragen sowie des Ergänzungsprotokolls vom 29. Januar 1954 zu diesem Protokoll.....	879
2. 9. 55	Bekanntmachung über die Kündigung des Zollvertrages vom 20. März 1953 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien .....	879
3. 9. 55	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über deutsche Auslandsschulden .....	879
6. 9. 55	Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Deutschen Bundesbahn .....	880
6. 9. 55	Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Deutschen Bundesbahn .....	880
31. 8. 55	Bekanntmachung zur Europäischen Konvention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse	880

### **Gesetz zu der deutsch-ägyptischen Vereinbarung vom 31. Juli 1954 über die Gewährung eines Zollkontingentes für ägyptische Baumwollgarne.**

Vom 13. September 1955.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### Artikel 1

Der in Bonn am 31. Juli 1954 durch Briefwechsel getroffenen deutsch-ägyptischen Vereinbarung über die Gewährung eines Zollkontingentes für ägyptische Baumwollgarne wird zugestimmt. Der Briefwechsel wird nachstehend veröffentlicht.

#### Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

#### Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem die Vereinbarung in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 13. September 1955.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler  
Adenauer

Der Bundesminister des Auswärtigen  
von Brentano

Der Bundesminister für Wirtschaft  
Ludwig Erhard

Der Vorsitzende  
der Deutschen Delegation

Bonn, den 31. Juli 1954

An den  
Vorsitzenden der Ägyptischen Delegation  
Exzellenz Kamal Eldine Abd el Nabi  
Bonn

Herr Vorsitzender!

In den Handelsvertragsbesprechungen, die vom 12. Juli 1954 bis 31. Juli 1954 geführt worden sind, haben Sie den Wunsch geäußert, für die Position Baumwollgarne (Position des deutschen Zolltarifs 5504 A 1 Baumwollgarne, nicht in Aufmachung für den Einzelverkauf, einfach (ungezwirnt), auch überdreht, unter Nr. 173 metrisch) ein Sonderkontingent zum Kontingentsvertragszollsatz von 8 % zu erhalten. Sie haben diesen Wunsch insbesondere auf die in Ihrem Lande im Stichtag 1950 vorhandenen besonderen Umstände gestützt.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erkennt an, daß besondere Umstände vorlagen, die in Auswirkung der Meistbegünstigung die nachträgliche Beteiligung an dem Vertragskontingent zu einem ermäßigten Zollsatz rechtfertigen. Sie ist, um diesen besonderen Umständen Rechnung zu tragen, bereit, für eine Menge in Höhe von 200 Jahres-Tonnen (jato) den ermäßigten Vertragszollsatz von 8 % zu gewähren. Die Einfuhr im Rahmen des Zollkontingents erfolgt über 3 im gegenseitigen Einvernehmen zu bestimmende Zollstellen gegen Vorlage eines Ursprungszeugnisses, dessen Muster in Anlage 3 zum deutsch-ägyptischen Handelsabkommen vom 21. April 1951 enthalten ist.

Diese Regelung tritt am 1. Januar 1955 in Kraft. Sofern die Zustimmung durch die gesetzgebenden Körperschaften der Bundesrepublik Deutschland erforderlich sein sollte, erfolgt das Inkrafttreten 4 Wochen nach Ratifikation.

Genehmigen Sie, Herr Vorsitzender, den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung!

Dr. Kurt Daniel

(Translation)

The Chairman  
of the German Delegation

Bonn, July 31st, 1954

To the  
Chairman of the Egyptian Delegation,  
Excellency Kamal Eldine Abd el Nabi  
Bonn

Mr. Chairman,

During the trade agreement discussions held between July 12th, 1954, and July 31st, 1954, you expressed the desire that for the item concerning cotton yarn [item 5504 A 1 of the German Customs Tariff Law cotton yarn, not put up for retail sale, single (not multiple, cabled, or corded), including double-spun, less than 173 metric count] you should be granted a special quota at the quota agreement tariff rate of 8 per cent. You based this desire especially on the particular circumstances prevailing in your country in the reference year 1950.

The Government of the Federal Republic of Germany recognize that there were indeed particular circumstances which, due to the effect of the most favoured nation treatment, justify the subsequent participation in the agreement quota at a reduced tariff rate. In order to take account of these particular circumstances, they are ready to grant the reduced agreement tariff rate of 8 per cent for a quantity amounting to 200 tons yearly. The import under the tariff quota will take place through 3 customs offices to be determined by mutual agreement, against presentation of the certificate of origin whose form is destined in Annex 3 of the Egyptian-German Trade Agreement of April 21st, 1951.

This regulation will come into force on January 1st, 1955. In case its approval by the legislative bodies of the Federal Republic of Germany should be necessary, it will come into force 4 weeks after its ratification.

Please accept, Mr. Chairman, the assurance of my highest esteem.

Dr. Kurt Daniel

(Translation)

The Chairman  
of the Egyptian Delegation

Bonn, July 31st, 1954

To the Chairman of the German Delegation,  
Ministerialdirigent Dr. Kurt Daniel  
Bonn

Mr. Chairman, \*)

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of to-day's date which reads as follows:

"During the trade agreement discussions held between July 12th, 1954, and July 31st, 1954, you expressed the desire that for the item concerning cotton yarn (item 5504 A 1 of the German Customs Tariff Law cotton yarn, not put up for retail sale, single (not multiple, cabled, or corded), including doublespun, less than

\*) Schreiben des Vorsitzenden der Ägyptischen Delegation, mit dem das vorstehend abgedruckte Schreiben des Vorsitzenden der Deutschen Delegation bestätigt wird.

رئيس الوفد المصرى

بون في ٣١ يوليو سنة ١٩٥٤

الى رئيس الوفد الالماني  
الدكتور كورت دانييل

السيد الرئيس

أتشرف بأن ابدى تسلمى كتابكم بتاريخ ٣١ يوليو سنة ١٩٥٤ التالى نصه:

« خلال المحادثات الخاصة باتفاق التجارة التى جرت بيننا فى بون خلال الفترة من ١٢ يوليو الى ٣١ يوليو سنة ١٩٥٤ ابدىتم رغبة خاصة بحياوط غزل القطن (بند

173 metric count) you should be granted a special quota at the quota agreement tariff rate of 8 per cent. You based this desire especially on the particular circumstances prevailing in your country in the reference year 1950.

The Government of the Federal Republic of Germany recognize that there were indeed particular circumstances which, due to the effect of the most favoured nation treatment, justify the subsequent participation in the agreement quota at a reduced tariff rate. In order to take account of these particular circumstances, they are ready to grant the reduced agreement tariff rate of 8 per cent for a quantity amounting to 200 tons yearly. The import under the tariff quota will take place through 3 customs offices to be determined by mutual agreement, against presentation of the certificate of origin whose form is destined in Annex 3 of the Egyptian-German Trade Agreement of April 21st, 1951.

This regulation will come into force on January 1st, 1955. In case its approval by the legislative bodies of the Federal Republic of Germany should be necessary, it will come into force 4 weeks after its ratification."

Please accept, Mr. Chairman, the assurance of my highest esteem.

K. Abd el Nabi

١٥٥٠٤ (١) من قانون التعريف الجمركية الالمانية الخاصة بحيط الغزل غير المعد للبيح القطا عى مفرد (غير مزوى) ومجوز أقل من نمرة (١٧٣) وذلك بمنح مصر حصة خاصة من حصص اتفاقية التعريف المنخفضة (٠/٠٨). وقد بررتم هذه الرغبة بسبب ظروف خاصة كانت سائدة بمصر فى سنة الأساس أى سنة ١٩٥٠.

وتعترف حكومة جمهورية المانيا الاتحادية بأنه كان فى مصر حقيقة ظروف غير عادية فى ذلك الوقت وأنه بتطبيق نص شرط الدولة الأكثر رعاية يمكن تبرير اشراك مصر بحصة فى اتفاقية التعريف المنخفضة.

ومراعاة لهذه الظروف الخاصة المنوه عنها تبدى الحكومة الالمانية استعدادها لمنح مصر حق التمتع باتفاقية التعريف المنخفضة فى حدود حصة تبلغ ٢٠٠ طنا سنويا برسم جمركى قدره ٠/٠٨ وان يتم استيراد هذه الكمية عن طريق ثلاث مناطق جمركية معينة ستحدد باتفاق متبادل وذلك مقابل تقديم شهادة الاصل المرفق منها نموذج بالملحق الثالث لاتفاق التجارة بين البلدين المؤرخ ٢١ ابريل سنة ١٩٥١.

ويبدأ العمل بهذه القواعد اعتبارا من اول يناير سنة ١٩٥٥ وفى خالة ما اذا تبين ضرورة موافقة الهيئة التشريعية الفيدرالية عليها فتسرى نصوصها بعد اربعة أسابيع من هذه الموافقة.»

وتفضلوا بقبول وافر الاحترام،،،،

رئيس الوفد المصرى

## Verordnung über die Funkausrüstung und den Sicherheitsfunkwachdienst der Schiffe (Funksicherheitsverordnung).

Vom 9. September 1955.

Auf Grund des Artikels 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 und Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) wird verordnet:

### § 1

#### Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Seeschiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) die Bundesflagge führen, sowie für Binnenschiffe, welche die in § 1 der Dritten Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz vom 3. August 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 155) festgelegten Grenzen der Seefahrt überschreiten.

### § 2

#### Begriffsbestimmungen

(1) Ein Fahrgastschiff im Sinne dieser Verordnung ist ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste befördert oder ein Sicherheitszeugnis für ein Fahrgastschiff besitzt. Personen, die sich infolge höherer Gewalt oder infolge der Verpflichtung des Kapitäns, Schiffbrüchige oder andere Personen aufzunehmen, an Bord befinden, werden nicht mitgezählt.

(2) Ein Fischereifahrzeug im Sinne dieser Verordnung ist ein Schiff, das in der Seefischerei oder im Seefischereidienst verwendet wird.

(3) Ein Frachtschiff im Sinne dieser Verordnung ist jedes Schiff, das weder Fahrgastschiff noch Fischereifahrzeug ist.

(4) Ein vorhandenes Schiff im Sinne dieser Verordnung ist ein Schiff, dessen Kiel bereits vor Inkrafttreten des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages London 1948 (19. November 1952) gelegt ist.

(5) Eine Ortungsfunkanlage im Sinne dieser Verordnung ist eine der Navigation dienende Funkanlage zur Bestimmung einer Richtung oder eines Standortes oder zur Feststellung von Hindernissen.

(6) Eine Peilfunkanlage im Sinne dieser Verordnung ist eine Ortungsfunkanlage, die dazu bestimmt ist, die Richtung auf Funkstellen festzustellen, die mit beliebiger räumlich feststehender Strahlungscharakteristik senden.

(7) Eine vorhandene Funkanlage im Sinne dieser Verordnung ist eine Anlage, die bereits vor Inkrafttreten des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages London 1948 (19. November 1952) an Bord eines Schiffes eingebaut worden ist. Eine neue Funkanlage ist eine Anlage, die nach diesem Zeitpunkt (Satz 1) eingebaut wird oder an die Stelle der vorhandenen tritt.

(8) Funker im Sinne dieser Verordnung ist eine Person, die ein von der Deutschen Bundespost ausgestelltes und zur Ausübung des Funkdienstes auf dem Schiff berechtigendes Seefunkzeugnis besitzt. Als Berufsfunker gilt jede Person, die ein gültiges Seefunkzeugnis 1. oder 2. Klasse besitzt und nur als Funker angemustert ist.

(9) Die Grenzen der großen, mittleren und kleinen Fahrt bestimmen sich nach § 6 der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren vom 29. Juni 1931 (Reichsgesetzbl. II S. 517). Fahrten nach Island und den Azoren rechnen zur großen Fahrt.

(10) Im übrigen gelten die in Kapitel IV Regel 2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Anhang A des Gesetzes vom 22. Dezember 1953 über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 — Bundesgesetzbl. II S. 603, 615) aufgeführten Begriffsbestimmungen.

### § 3

#### Ausrüstung mit Funkanlagen

(1) Mit einer Telegraphiefunkanlage sind auszurüsten

1. Fahrgastschiffe ohne Rücksicht auf ihre Größe;
2. Schiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr, die nicht Fahrgastschiffe sind, ohne Rücksicht auf ihr Fahrtgebiet;
3. Frachtschiffe von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 1600 Bruttoregistertonnen, wenn sie die Grenzen der mittleren Fahrt überschreiten.

(2) Mit einer Sprechfunkanlage sind Schiffe ohne Telegraphiefunkanlage von 500 Bruttoregistertonnen und mehr auszurüsten, die nicht nach Absatz 1 ausrüstungspflichtig sind. Dies gilt nicht für die Überführung von Binnenschiffen zwischen Elbe und Weser. Fischereifahrzeuge von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 1600 Bruttoregistertonnen, sind zusätzlich mit einem Empfänger auszurüsten, der den Empfang der Anruf- und Notfrequenz im Grenzwellenbereich gestattet (Sicherheitsempfänger).

(3) Mit einer Peilfunkanlage sind Schiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr in der Auslandsfahrt auszurüsten.

(4) Mit einer Telegraphiefunkanlage für Rettungsboote sind die nach Kapitel III Regel 8 Abs. a und b des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vorgeschriebenen Motorrettungsboote der Klasse A auf Fahrgastschiffen mit mehr als 13 Rettungsbooten auszurüsten.

(5) Mit tragbaren Telegraphiefunkanlagen sind auszurüsten

1. Frachtschiffe in der großen und in der mittleren Fahrt.
2. Fahrgastschiffe, die weniger als 20 Rettungsboote mitführen, in der Inlandfahrt von 500 Bruttoregistertonnen und mehr sowie in der Auslandfahrt.

(6) Auf Schiffen, die mit einer Telegraphie-, Sprech- oder Ortungsfunkanlage ausgerüstet sind, dürfen Amateurfunkstellen überhaupt nicht und Rundfunkempfänger nur mit Zustimmung des Kapitäns errichtet und betrieben werden. Die Errichtung von Außenantennen für den Rundfunkempfang, die nicht zur festen Ausrüstung des Schiffes gehören, ist untersagt.

§ 4

**Sicherheitsfunkwachen**

(1) Schiffe, die nach § 3 Abs. 1 oder Abs. 2 mit einer Telegraphie- oder Sprechfunkanlage auszurüsten sind, müssen auf See mindestens einen, im Falle des nachfolgenden Absatzes 4 Nr. 1 Buchstabe a mindestens zwei Funker an Bord haben. Der Kapitän darf nicht die Stellung eines Funkers einnehmen.

(2) Jedes nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüstete Schiff hat auf See ununterbrochen auf der Notfrequenz 500 kHz eine Sicherheitsfunkwache sicherzustellen.

(3) Ist auf Schiffen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 kein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden, so muß vorbehaltlich der Regelung nach § 5 Abs. 3 die Sicherheitsfunkwache durch Funker (Hörwache) ununterbrochen wahrgenommen werden.

(4) Bei Ausrüstung mit einem selbsttätigen Funkalarmgerät muß auf See außerhalb der Hörwache das selbsttätige Funkalarmgerät in Betrieb sein. Die Mindestdauer der Hörwache beträgt täglich

1. auf Fahrgastschiffen,
  - a) wenn sie für mehr als 250 Fahrgäste zugelassen sind und während ihrer Reise 16 Stunden oder mehr zwischen zwei aufeinanderfolgenden Häfen unterwegs sind 16 Stunden,
  - b) in allen anderen Fällen 8 Stunden;
2. auf Schiffen von 1600 Bruttoregistertonnen und mehr, die nicht Fahrgastschiffe sind,
  - a) wenn nicht die Voraussetzungen nach Buchstabe b oder c erfüllt sind 8 Stunden,
  - b) wenn das Schiff weniger als 3000 Bruttoregistertonnen hat und in mittlerer Fahrt eingesetzt ist 4 Stunden,
  - c) wenn das Schiff weniger als 3000 Bruttoregistertonnen hat und in kleiner Fahrt eingesetzt ist 2 Stunden.

(5) Auf Frachtschiffen von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 1600 Bruttoregistertonnen, die mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüstet sind, muß auf See auf der Notfrequenz 500 kHz eine Hörwache sichergestellt werden. Die Mindestdauer beträgt täglich

- |                              |            |
|------------------------------|------------|
| in der großen Fahrt          | 4 Stunden, |
| in den übrigen Fahrtgebieten | 2 Stunden. |

(6) Auf den nach § 3 Abs. 2 mit einer Sprechfunkanlage ausgerüsteten Frachtschiffen muß auf See auf der Notfrequenz 2182 kHz eine Hörwache von mindestens 2 Stunden täglich sichergestellt werden.

(7) Auf Fischereifahrzeugen unter 1600 Bruttoregistertonnen brauchen keine festen Hörwachzeiten wahrgenommen zu werden.

§ 5

**Abwicklung der Hörwachen**

(1) Hörwachen von mehr als 4 Stunden täglich müssen von einem Berufsfunker ausgeübt werden.

(2) Hörwachen sind im Funkraum durchzuführen. Die zeitliche Aufteilung der Hörwachen im Telegraphiefunkdienst richtet sich nach den vom Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen festgesetzten Funkdienststunden.

(3) Wenn Funkverkehr abzuwickeln ist oder andere Funkaufgaben zu erledigen sind, ist die Hörwache unter Benutzung eines zweiten Empfängers mit Kopfhörer oder Lautsprecher oder auf andere Weise sicherzustellen. Nur wenn dies nicht möglich ist, darf der Funker die Hörwache unterbrechen. Ist auf einem mit Telegraphiefunkanlage ausgerüsteten Schiff ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden, so ist es bei Unterbrechung der Hörwache einzuschalten. Die Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst über die Hörbereitschaft auf der Notfrequenz sind zu beachten.

(4) Auf Fischereifahrzeugen ist das Abhören der Anruf- und Notfrequenz mit dem Sicherheitsempfänger während der Zeiten auf der Brücke sicherzustellen, in denen der Funkraum nicht besetzt ist.

(5) Nach Beendigung der Hörwachen sind die Sender und Empfänger auf die Notfrequenz zu schalten.

(6) Soweit behördliche Anweisungen dem nicht entgegenstehen, ist die Antennenanlage vor dem Auslaufen betriebsfertig zu setzen. Sie darf erst kurz vor dem Anlegen des Schiffes eingeholt werden.

§ 6

**Technische Anforderungen**

Die auf Schiffen eingebauten Funkanlagen müssen den technischen Anforderungen der Anlage 1 entsprechen.

## § 7

**Typenmäßige Zulassung, Prüfung auf Bordeignung, Abnahme- und Nachprüfungen**

(1) Jedes für eine Telegraphie-, Sprech- oder Ortungsfunkanlage verwendete Gerät muß den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst und des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See entsprechen und typenmäßig vom Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen, jedes Ortungsfunkgerät außerdem hinsichtlich seiner navigatorischen Eignung typenmäßig vom Bundesminister für Verkehr zugelassen sein.

(2) Jedes für eine Funkanlage verwendete Gerät muß den besonderen Beanspruchungen an Bord eines Schiffes genügen. Der Bundesminister für Verkehr erläßt Richtlinien über die zu stellenden Anforderungen. Die Eignung ist von der Herstellerfirma vor dem Einbau des Geräts zu bestätigen; sie kann durch einen Beauftragten des Bundesministers für Verkehr überprüft werden.

(3) Die Funkanlagen unterliegen vor ihrer Inbetriebnahme einer Abnahmeprüfung, die sich bei Ortungsfunkanlagen auch auf ihre Eignung für navigatorische Zwecke erstreckt. Auf ausrüstungspflichtigen Schiffen müssen die Funkanlagen ferner einer regelmäßig alle 12 Monate sich wiederholenden Nachprüfung unterzogen werden. Bei Vorliegen eines besonderen Anlasses sind sie einer ergänzenden Nachprüfung zu unterziehen. Die Prüfungen der Funkanlagen werden durch die vom Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen, die der Ortungsfunkanlagen auf ihre Eignung für navigatorische Zwecke durch die vom Bundesminister für Verkehr beauftragten Dienststellen vorgenommen.

## § 8

**Funksicherheits- und Ausnahmezeugnisse**

(1) Auf Grund der Ergebnisse der Abnahmeprüfungen wird Schiffen, deren Funkanlagen den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen, ein Telegraphiefunk- oder ein Sprechfunk-Sicherheitszeugnis ausgestellt. Schiffe, denen eine Ausnahme nach § 10 gewährt ist, erhalten ein Ausnahmezeugnis. Die Zeugnisse stellt die See-Berufsgenossenschaft aus.

(2) Die Form der Zeugnisse muß den Mustern der Anlagen 2 bis 4 entsprechen. Eintragungen müssen in der Urschrift und in beglaubigten Abschriften in lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern ausgeführt werden.

(3) Die Zeugnisse dürfen nicht für einen Zeitraum von mehr als 12 Monate ausgestellt werden. Die See-Berufsgenossenschaft darf die Geltungsdauer um höchstens einen Monat verlängern. Befindet sich ein Schiff zu der Zeit, in der das Zeugnis seine Gültigkeit verliert, nicht in einem Hafen der Bundesrepublik, so können die Zeugnisse von einem deutschen Konsul um höchstens 5 Monate verlängert werden, wenn dies zweckmäßig erscheint und damit dem Schiff die Heimreise ermöglicht wird. Die Gültigkeit des verlängerten Zeugnisses erlischt bei Beendigung der Heimreise.

(4) Telegraphiefunk- und Sprechfunk-Sicherheitszeugnisse sind an einer gut sichtbaren und leicht zugänglichen Stelle im Schiff auszuhängen.

## § 9

**Bücher und Dienstbehelfe**

(1) Auf jedem mit einer Telegraphie- oder Sprechfunkanlage ausgerüsteten Schiff ist ein Funktagebuch nach den Bestimmungen der Anlage 5 zu führen.

(2) Auf jedem mit einem Peilfunkgerät ausgerüsteten Schiff ist ein Peilfunkbuch nach dem Muster der Anlage 6 zu führen.

(3) Das Funktagebuch ist im Funkraum, das Peilfunkbuch in unmittelbarer Nähe des Peilfunkgerätes aufzubewahren; beide Bücher müssen den mit der Prüfung der Funkanlagen Beauftragten jederzeit zugänglich sein.

(4) An Bord eines jeden mit einer Telegraphiefunkanlage ausgerüsteten Schiffes muß die neueste deutsche Ausgabe von Band II des Internationalen Signalbuches (Funkverkehrsbuch) vorhanden sein.

(5) Die Ausrüstung der Seefunkstellen mit Dienstbehelfen richtet sich nach den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst.

## § 10

**Ausnahmen**

(1) Von der Beachtung der Vorschriften der §§ 3, 4, 6 (Anlage 1 Teil B Nr. 11) und des § 9 Abs. 1 und 5 dieser Verordnung können Ausnahmen gewährt werden. Voraussetzung hierfür ist, daß bei der Reise des Schiffes die größte Entfernung von Land die Länge der Reise, das Nichtvorhandensein navigatorischer Gefahren allgemeiner Natur sowie andere Bedingungen, die einen Einfluß auf die Sicherheit ausüben, eine Ausnahme vertretbar erscheinen lassen.

(2) Ausnahmen von den §§ 3 und 4 gewährt der Bundesminister für Verkehr, von § 9 Abs. 1 und 5 der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen und von § 6 (Anlage 1 Teil B Nr. 11) der Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

## § 11

**Nichtausrüstungspflichtige Seeschiffe**

Für Funkanlagen auf nichtausrüstungspflichtigen Seeschiffen gelten § 3 Abs. 6 und §§ 6, 7, 9 und 10.

## § 12

**Verantwortlichkeit**

- (1) Der Kapitän ist verantwortlich für
1. die in dieser Verordnung bestimmte Funkausrüstung und Besetzung mit Funkern;
  2. die Sicherstellung der Sicherheitsfunkwachen und die Abwicklung der Hörwachen (§§ 4 und 5);
  3. die Funkbeschickung (§ 6, Anlage 1 Teil E Nr. 5);

4. die Einhaltung der Frist für die regelmäßige Nachprüfung der Funkanlagen (§ 7 Abs. 3 Satz 2);
5. die Führung des Funktagebuches und des Peilfunkbuches (§ 9 Abs. 1 und 2).

(2) Der Reeder trägt neben dem Kapitän die Verantwortung nach Absatz 1 Nr. 1 und 4.

(3) Der Funker trägt unbeschadet der Befehlsgewalt und der Aufsichtspflicht des Kapitäns die Verantwortung für eine pflegliche und betriebsgerechte Handhabung der Nachrichtenfunkanlagen und die Durchführung aller für einen sicheren Funkbetrieb notwendigen Maßnahmen.

(4) Der Seesteuermann trägt unbeschadet der Befehlsgewalt und der Aufsichtspflicht des Kapitäns die Verantwortung für eine pflegliche und betriebsgerechte Handhabung der Ortungsfunkanlagen und die Durchführung aller eine sichere Funkortung gewährleistenden Maßnahmen.

§ 13

**Zuwiderhandlungen**

Wer den Vorschriften dieser Verordnung vorsätzlich oder fahrlässig zuwiderhandelt, wird nach Artikel 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 1953

über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 (Bundesgesetzbl. II S. 603) bestraft.

§ 14

**Anwendung im Land Berlin**

Diese Verordnung gilt nach Maßgabe des § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 6 des Gesetzes über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 auch im Land Berlin.

§ 15

**Inkrafttreten der Verordnung**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten die Verordnung über die Funkausrüstung und den Funkwachdienst der Schiffe vom 25. Dezember 1932 (Reichsgesetzbl. II S. 269) in der Fassung der Änderungsanordnung vom 7. September 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 659) sowie die Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Rundfunk-Empfangsanlagen auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 1. April 1935 (Amtsblatt des Reichspostministeriums S. 179) außer Kraft.

Bonn, den 9. September 1955.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

Der Bundesminister  
für das Post- und Fernmeldewesen  
Dr. Balke

## Technische Anforderungen an Funkanlagen auf Schiffen

### Inhaltsverzeichnis

- A. Allgemeine Bestimmungen
- B. Telegraphiefunkanlagen
- C. Sprechfunkanlagen
- D. Selbsttätige Funkalarmanlagen
- E. Peilfunkanlagen
- F. Funkanlagen der Rettungsboote
  - a) Eingebaute Funkanlagen in Motorrettungsboote der Klasse A
  - b) Tragbare Funkanlagen
- G. Sonstige Funkanlagen
- H. Funkanlagen auf nichtausstattungspflichtigen Schiffen

#### A. Allgemeine Bestimmungen

1. Funkgeräte, Zubehörteile und Schaltung der Funkanlage müssen den einschlägigen technischen Vorschriften und Normen und möglichst dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen.
2. Ersatzteile, Werkzeug und Prüfeinrichtungen müssen derart vorhanden sein, daß die Funkanlage auf See in betriebsfähigem Zustand erhalten werden kann.
3. Telegraphie- und Sprechfunkstellen — ihre Not-(Ersatz-)anlage\*) in allen Teilen — müssen so hoch wie möglich im Schiff untergebracht werden, um den größtmöglichen Sicherheitsgrad zu gewährleisten. Sie müssen ferner so untergebracht sein, daß Geräusche aller Art den Funkempfang nicht schädlich stören.  
Für Telegraphiefunkstellen ist ein besonderer, abschließbarer Raum erforderlich.
4. Zwischen dem Raum, in dem die Funkstelle eingebaut ist (Funkraum), und der Brücke und gegebenenfalls einem anderen Platz, von dem aus das Schiff geführt wird, muß ein geeignetes beiderseitig benutzbares Verständigungsmittel (Anruf und Sprechen) vorhanden sein, das bei Telegraphiefunkstellen unabhängig von der Hauptverständigungsanlage des Schiffes ist.
5. In dem Funkraum muß vorhanden sein
  - a) eine zuverlässige Uhr mit einem Zifferblatt von mindestens 12,5 cm Durchmesser und einem konzentrischen Sekundenzeiger, die sicher und so angebracht ist, daß der Funker

6. sie leicht und genau von seinem Arbeitsplatz und vom Prüfplatz des selbsttätigen Funkalarmgeräts aus beobachten kann;
  - b) eine zuverlässige elektrische Notbeleuchtung, die fest eingebaut und so angebracht ist, daß sie die Bedienungs- und Überwachungsgeräte der Haupt- und Notanlage und die Uhr ausreichend beleuchtet;
  - c) ein Handfeuerlöscher nichtleitenden Inhalts.
6. Ist ein besonderer Raum für die Notanlage vorhanden, so gelten die Nummern 4 und 5 auch für ihn.
  7. Die Ursachen von schädlichen Störungen der Funkdienste durch elektrische oder sonstige Geräte an Bord müssen so weit wie möglich vermieden oder beseitigt werden.
  8. Die Funkanlage und die dazu gehörenden Umformer, Stromaggregate und Akkumulatoren sind sorgfältig zu pflegen und zu warten.
  9. In den Häfen muß die Hauptstromquelle zur Verfügung stehen
    - a) für die Aufladung der Akkumulatorenbatterien,
    - b) zu den Zeiten, in denen sie für die Prüfung der Funkanlage benötigt wird.

#### B. Telegraphiefunkanlagen

1. Die Funkanlage muß, soweit sie nicht nach Nummer 2 davon ausgenommen ist, folgenden Anforderungen entsprechen:
  - a) Sie muß aus einer Hauptanlage und einer Notanlage bestehen, die elektrisch getrennt und elektrisch unabhängig voneinander sind.

\*) Not-(Ersatz-) Anlage wird nachstehend mit „Notanlage“ bezeichnet.



- b) Die Hauptanlage muß aus einem Hauptsender, einem Hauptempfänger und einer Hauptstromquelle und die Notanlage aus einem Notsender, einem Notempfänger und einer Notstromquelle bestehen.
- c) Hauptantenne und Notantenne müssen mechanisch getrennt aufgebracht sein; sie müssen elektrisch voneinander unabhängig sein. Von der Aufbringung der Notantenne kann abgesehen werden, wenn sie nach Ansicht der Prüf- und Abnahmebehörden undurchführbar oder unzweckmäßig ist; in diesem Fall muß eine vollständig zusammengesetzte Hilfsantenne zum sofortigen Einsatz mitgeführt werden.
- Die Antennenanlage muß entsprechend der Beanspruchung auf See bruch- und isolationsfest hergerichtet sein.
2. a) Bei vorhandenen Anlagen auf Fahrgastschiffen kann von einem getrennten Notsender und einer getrennten Notstromquelle für die Zeitdauer bis zu drei Jahren nach Inkrafttreten des Schiffssicherheitsvertrages London 1948 (19. November 1955) abgesehen werden, wenn der Hauptsender und die Hauptstromquelle allen Anforderungen genügen, die an den Notsender und die Notstromquelle gestellt werden.
- b) Für vorhandene Anlagen auf Schiffen, die nicht Fahrgastschiffe sind, sowie für neue Anlagen auf Schiffen, die nicht Fahrgastschiffe sind, von 500 Bruttoregistertonnen und mehr aber unter 1600 Bruttoregistertonnen, sind Notsender und Notstromquelle nicht erforderlich, falls der Hauptsender und die Hauptstromquelle allen Anforderungen genügen, die an den Notsender und die Notstromquelle gestellt werden.
- c) Wird von der Ausnahmeregelung nach Nummer 2 Buchstabe a oder b für die Stromquelle Gebrauch gemacht, muß diese auf See — mit einer Betriebsreserve von sechs Stunden für den Notfall — ständig zur Verfügung stehen.
- d) Der Funkempfänger des selbsttätigen Funkalarmgeräts kann als Notempfänger benutzt werden, sofern er aus der Notstromquelle gespeist wird.
3. Die Hauptsendeanlage muß auf der Notfrequenz 500 kHz mit der Sendart A 2 und auf den übrigen für den Seefunkdienst zugelassenen Frequenzen im Bereich von 405 bis 535 kHz mit den dafür vorgesehenen Sendearbeiten senden können. Die Notsendeanlage muß auf der Notfrequenz 500 kHz mit der Sendart A 2 oder B senden können. Die Hauptsendeanlage und die Notsendeanlage müssen eine Normalreichweite haben, die mindestens so groß ist, wie in der nachstehenden Übersicht angegeben, d. h. sie müssen bei Tage gut verständliche Zeichen von Schiff zu Schiff

— unter normalen Bedingungen und Verhältnissen — mindestens auf die geforderte Entfernung übermitteln können<sup>1)</sup>.

(Gut verständliche Zeichen werden normalerweise empfangen, wenn der Effektivwert der Feldstärke am Empfangsort mindestens 50 Mikrovolt pro Meter beträgt.)

	Normalreichweite in Seemeilen (Mindestwerte)	
	Hauptsender	Notsender
alle Fahrgastschiffe und alle Schiffe von 1600 BRT und mehr, die nicht Fahrgastschiffe sind	150	100
Frachtschiffe unter 1600 BRT	100	75

4. Der Haupt- und der Notempfänger müssen auf der Notfrequenz 500 kHz die Sendarten A 2 und B empfangen können. Der Hauptempfänger muß außerdem den Empfang der Frequenzen und Sendarten ermöglichen, die für die Übermittlung von Zeitzeichen, Wettermeldungen und anderen Mitteilungen, die sich auf die Sicherheit der Schifffahrt beziehen, benutzt werden. Er muß ferner den Empfang der für die Abwicklung des Seefunkdienstes erforderlichen Frequenzen und Sendarten zulassen. Der Hauptempfänger und der Notempfänger müssen so empfindlich sein, daß bei einer Empfängereingangsspannung von 100 Mikrovolt Lautsprecherempfang möglich ist.
5. Die Hauptstromquelle muß so bemessen sein, daß sie ausreicht, um die Hauptanlage mit der in Absatz 3 geforderten Normalreichweite betreiben und außerdem alle Akkumulatorenbatterien

<sup>1)</sup> Wenn keine Messungen der Feldstärke vorliegen, können die folgenden Angaben als Richtlinien für die ungefähre Bestimmung der Normalreichweite dienen:

Normalreichweite in Seemeilen	Meterampère *)	Gesamtantennenleistung (Watt) **)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

\*) Diese Zahlen stellen das Produkt der größten Höhe der Antenne über der obersten Ladelinie in Metern und des Antennenstromes in Ampère (Effektivwert) dar. Die Werte entsprechen einem Durchschnittswert des Verhältnisses:

$$\frac{\text{effektive Antennenhöhe}}{\text{größte Antennenhöhe}} = 0,47$$

Dieses Verhältnis wechselt mit den für die Antenne vorliegenden örtlichen Bedingungen und kann zwischen 0,3 und 0,7 schwanken.

\*\*\*) Die Werte entsprechen einem Durchschnittswert des Verhältnisses:

$$\frac{\text{ausgestrahlte Antennenleistung}}{\text{Gesamtantennenleistung}} = 0,08$$

Dieses Verhältnis wechselt beträchtlich entsprechend den Werten der effektiven Antennenhöhe und des Antennenwiderstandes.

der Funkanlage laden zu können. Die Spannung muß möglichst innerhalb  $\pm 10\%$  der Nennspannung gehalten werden.

6. Die Notanlage muß über eine Stromquelle (Notstromquelle) verfügen, die von der Antriebsmaschine des Schiffes und seinem elektrischen Netz unabhängig ist. Die Notstromquelle soll vorzugsweise aus Akkumulatorenbatterien bestehen. Sie muß unter allen Verhältnissen schnell in Betrieb gesetzt werden können und die Notsende- und -empfangsanlage mindestens sechs Stunden lang ununterbrochen unter normalen Betriebsbedingungen neben allen in Absatz 7 aufgeführten zusätzlichen Belastungen betreiben können. Die Notstromquelle und ihre Schalttafel müssen für den Funker leicht zugänglich und, wo immer es möglich ist, in unmittelbarer Nähe des Funkraums untergebracht sein.

7. Die Notstromquelle darf nur benutzt werden für
- a) die Notanlage und das selbsttätige Alarmzeichen-Tastgerät;
  - b) das selbsttätige Funkalarmgerät und den Sicherheitsempfänger der Fischereifahrzeuge;
  - c) das Peilfunkgerät;
  - d) die Notbeleuchtung im Funkraum.

Auf Schiffen, die nicht Fahrgastschiffe sind, kann die Notstromquelle mit Zustimmung der Prüf- und Abnahmebehörden für eine kleine Anzahl von Notstromkreisen geringer Leistung benutzt werden, die auf den oberen Teil des Schiffes beschränkt sind, zum Beispiel die Notbeleuchtung auf dem Bootsdeck, sofern sie leicht unterbrochen werden können.

8. Die Hauptanlage und die Notanlage müssen ohne Zeitverlust entweder mit der Haupt- oder mit der etwa vorhandenen Notantenne verbunden werden können. Es müssen Vorrichtungen vorhanden sein, die den Übergang von Senden auf Empfang und umgekehrt ohne Handschaltung ermöglichen.
9. Haupt- und Notsender müssen für die Aussendung des Alarmzeichens auch mit einem selbsttätigen Alarmzeichen-Tastgerät getastet werden können. Wenn das Alarmzeichen-Tastgerät elektrisch betrieben wird, muß es auch aus der Notstromquelle gespeist werden können.

#### 10. Auf See

- a) muß die Hauptstromquelle jederzeit zur Verfügung stehen und den Bedingungen in Nummer 5 genügen;
- b) müssen die Akkumulatorenbatterien, gleichgültig, ob sie zur Haupt- oder Notanlage gehören, täglich durch den Funker geprüft und so aufgeladen werden, daß sie bei Belastung volle Spannung aufweisen;
- c) müssen Notstromquellen, die nicht aus Akkumulatorenbatterien bestehen, täglich geprüft werden;
- d) muß der Notsender, falls er nicht für den Verkehr benutzt wird, durch den Funker täglich an einer geeigneten künstlichen Antenne

und mindestens einmal während jeder Reise an der Notantenne, soweit sie errichtet ist, geprüft werden

11. Telegraphiefunkanlagen auf Schiffen von weniger als 1600 Bruttoregistertonnen, die nicht Fahrgastschiffe sind, müssen ebenfalls den Anforderungen unter Teil A und B entsprechen.

#### C. Sprechfunkanlagen

1. Die Anlage muß auf der Notfrequenz und auf mindestens noch einer Frequenz in den Bereichen zwischen 1605 und 2850 kHz (Grenzwellen), in denen der Sprechfunkdienst zugelassen ist, senden und empfangen können.
2. Die Sendeanlage muß eine Normalreichweite von mindestens 150 Seemeilen haben, d. h. sie muß bei Tage unter normalen Bedingungen und Verhältnissen bei dieser Reichweite gute Verständigung von Schiff zu Schiff ermöglichen. (Gute Verständigung wird normalerweise erzielt, wenn der Effektivwert der am Empfangsort durch den unmodulierten Träger erzeugten Feldstärke mindestens 25 Mikrovolt pro Meter beträgt. \*)

3. Die Empfänger müssen so empfindlich sein, daß bei einer Empfängereingangsspannung von 50 Mikrovolt Lautsprecherempfang möglich ist. Dies gilt auch für den auf Fischereifahrzeugen von 500 Bruttoregistertonnen und mehr, jedoch unter 1600 Bruttoregistertonnen, vorgeschriebenen Sicherheitsempfänger.

4. Die Stromquelle muß so bemessen sein, daß die Anlage mit der in Nummer 2 geforderten Normalreichweite betrieben werden kann.

Falls Batterien verwendet werden, muß ihre Kapazität so groß sein, daß Sender und Empfänger mindestens sechs Stunden lang ununterbrochen unter normalen Betriebsbedingungen betrieben werden können.

Bei neuen Anlagen muß eine Notstromquelle im oberen Teil des Schiffes vorhanden sein. Wenn die Hauptstromquelle im oberen Teil des Schiffes untergebracht ist, und die Speiseleitungen unmittelbar in den Funkraum eingeführt sind, kann die Notstromquelle entfallen.

5. Die Anlage muß für Gegensprechbetrieb (Duplex) eingerichtet sein.

6. Auf See muß

- a) die Stromquelle jederzeit zur Verfügung stehen und den Bedingungen in Nummer 4 genügen;
- b) der Funker die etwa vorhandene Notstromquelle und alle sonstigen Stromquellen der Funkanlage täglich prüfen und jede Akkumulatorenbatterie erforderlichenfalls voll aufladen.

\*) Wenn keine Feldstärkemessungen vorliegen, kann angenommen werden, daß diese Reichweite durch eine Antennenleistung von 15 Watt (unmodulierter Träger) bei einem angenommenen Antennenwirkungsgrad von 27% erzielt wird.

**D. Selbsttätige Funkalarmanlagen**

1. Die Anlage muß ohne Handbetätigung auf das Alarmzeichen oder das Notzeichen ansprechen, das auf der Notfrequenz 500 kHz mit Sendart A 2 oder B ausgesendet wird, und ein ununterbrochen hörbares Warnzeichen im Funkraum, im Schlafrum des Funkers und auf der Brücke auslösen.  
Für das Abstellen des Warnzeichens darf nur ein einziger im Funkraum angebrachter Schalter vorhanden sein.
2. Die Anlage muß ein ununterbrochen hörbares Warnzeichen im Funkraum, im Schlafrum des Funkers und auf der Brücke auslösen, wenn Störungen in der Anlage selbst auftreten, die das ordnungsmäßige Arbeiten des Geräts während des betriebsmäßigen Einsatzes verhindern. Hierunter fallen der Ausfall der Stromversorgung des Geräts und der Röhrenheizung durch Fadenbruch sowie das unterbliebene Anschalten der Antenne während des betriebsmäßigen Einsatzes des Geräts.
3. Die Anlage muß auch bei unwesentlichen atmosphärischen Störungen noch auf das Alarmzeichen oder das Notzeichen ansprechen, das von einem Notsender gesendet wird, und zwar aus jeder Entfernung bis zu der für den Notsender festgesetzten Normalreichweite.
4. Das selbsttätige Funkalarmgerät muß im Funkraum untergebracht sein und einen solchen Abstand von anderen Funkgeräten haben, daß keine gegenseitigen störenden Beeinflussungen auftreten.
5. Zur regelmäßigen Prüfung des einwandfreien Arbeitens muß die Anlage mit einem auf die Notfrequenz vorabgestimmten Generator mit Tastvorrichtung ausgerüstet sein, mit dem das Alarmzeichen bzw. das Notzeichen mit einer Spannung von 100 Mikrovolt erzeugt wird.
6. Vor Antritt der Reise und auf See vor jedem Einschalten, mindestens aber einmal alle 24 Stunden, muß die Anlage durch den Funker auf einwandfreies Arbeiten geprüft werden. Dem Kapitän oder dem Wachoffizier auf der Brücke ist das Ergebnis der Prüfung zu melden.

**E. Peilfunkanlagen**

1. Die Anlage muß für die Frequenzbereiche eingerichtet sein, die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Notfälle, Funkpeilungen und Seefunkfeuer zugewiesen sind.
2. Die Anlage muß bei geringstem Empfängergeräuschen die Aufnahme von Zeichen und die Ausführung von Peilungen ermöglichen, aus denen die rechtweisende Peilung und die Richtung bestimmt werden können.
3. Die Anlage muß so empfindlich sein, daß eine genaue Peilung von Zeichen, selbst bei einer Feldstärke von nur 50 Mikrovolt pro Meter, möglich ist, wenn keine Störungen vorhanden sind.

4. Zwischen Peilfunkgerät und Brücke muß eine gute Verständigungsmöglichkeit vorhanden sein.
5. Die Anlage muß vor ihrer ersten Inbetriebnahme nach den technischen Vorschriften des Bundesministers für Verkehr beschickt werden. Die Funkbeschickung muß jedesmal nachgeprüft werden, wenn irgendwelche Veränderungen an den Antennen oder den Aufbauten an Deck vorgenommen worden sind, die die Genauigkeit der Peilungen beeinträchtigen könnten. Grundsätzlich muß die Funkbeschickung in jährlichen oder diesen möglichst nahekommenden Zeitabschnitten überprüft werden. Über die Funkbeschickungen und über alle Nachprüfungen ihrer Genauigkeit sind Aufzeichnungen im Peilfunkbuch zu führen.

**F. Funkanlagen der Rettungsboote****I. In Motorrettungsboote der Klasse A eingebaute Funkanlagen**

1. Die Anlage muß auf der Notfrequenz 500 kHz vorzugsweise mit der Sendart A 2 oder B senden und empfangen können.

Neue Anlagen müssen auch auf Frequenzen und mit der Sendart senden können, wie sie die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Rettungsboote, Rettungsflöße und andere Rettungsgeräte vorschreibt.

Die Geräte müssen in einem spritzwasserdichten, gut zugänglichen Raum untergebracht sein, der so geräumig ist, daß er das Gerät nebst Bedienungsmann aufnehmen kann. Eine Notbeleuchtung muß vorgesehen sein.

2. Die Anlage muß notfalls durch eine ungeübte Person bedient werden können. Der Sender muß mit einer Handtaste und mit einem selbsttätigen Tastgerät zur Aussendung des Alarm- und Notzeichens ausgerüstet sein.
3. Die Sendeanlage muß auf der Notfrequenz 500 kHz eine Normalreichweite von 25 Seemeilen bei Benutzung der festen Antenne haben.')

4. Die Anlage muß aus einer Akkumulatoren-batterie gespeist werden, die eine ausreichende Kapazität besitzt, um den Funksender vier Stunden lang ununterbrochen bei normalen Betriebsbedingungen zu betreiben. Speist die Batterie auch den Scheinwerfer, so muß sie beide Einrichtungen gleichzeitig hinreichend versorgen können.

5. Die Aufladung der Batterie, sofern sie ihrer Bauart nach aufzuladen ist, muß vorgenommen werden können

a) vor dem Aussetzen des Bootes aus der elektrischen Anlage des Schiffes, und zwar möglichst über eine in der Nähe des Bootsplatzes befindlichen Ladesteckdose, und

\*) Liegen keine Feldstärkemessungen vor, so kann angenommen werden, daß diese Reichweite erzielt wird, wenn das Produkt aus der Höhe der Antenne über der Wasserlinie und des Antennenstromes 10 Meter-ampère beträgt.

b) nach dem Aussetzen des Bootes mit Hilfe geeigneter Einrichtungen.

Zum Aufladen der Batterie auf See und für andere Zwecke muß die Antriebsmaschine des Bootes mit einem Gleichstromgenerator ausgerüstet sein.

6. Die Batterie der Funkanlage darf nicht zur Speisung irgendeiner Motoranlaßvorrichtung oder einer Zündeinrichtung benutzt werden.
7. Es muß sichergestellt sein, daß der Funkbetrieb des Bootes weder unmittelbar noch mittelbar durch die laufende Antriebsmaschine des Bootes einschließlich sämtlicher Hilfseinrichtungen, auch bei Ladung der Batterie, beeinträchtigt wird.
8. Eine besondere für die Funkanlage hergerichtete Antenne und die Hilfsmittel, die nötig sind, um sie in möglichst großer Höhe anbringen zu können, müssen vorhanden sein. Außerdem muß, falls an Bord des Bootes möglich, eine durch Drachen oder Ballon getragene Antenne vorhanden sein.
9. Auf See muß ein Funker in wöchentlichen Abständen die Batterie voll aufladen, wenn diese zu einem Typ gehört, der aufgeladen werden muß.  
Der Sender muß wöchentlich an einer geeigneten künstlichen Antenne geprüft werden.

## II. Tragbare Funkanlagen

1. Die Anlage muß leicht tragbar und wasserdicht sein. Sie muß so gebaut sein, daß sie in die See fallen gelassen werden kann, ohne dabei beschädigt zu werden; sie muß im Seewasser schwimmen können.
2. Die Anlage muß auf der Notfrequenz 500 kHz vorzugsweise mit der Sendeart A 2 oder B senden und empfangen können. Neue Anlagen müssen auf Frequenzen und mit der Sendeart senden können, wie sie die Vollzugsordnung für den Funkdienst für Rettungsboote, Rettungsflöße und andere Rettungsgeräte vorschreibt.
3. Die Anlage muß notfalls durch eine ungeübte Person bedient werden können. Der Sender muß mit einer Handtaste und mit einem selbsttätigen Tastgerät zur Aussendung des Alarm- und Notzeichens ausgerüstet sein. Von der Forderung der Ausrüstung mit einem selbsttätigen Tastgerät kann bei vorhandener Ausrüstung bis zum 19. November 1955, d. h. drei

Jahre nach dem Inkrafttreten des Schiffssicherheitsvertrages London 1948, abgesehen werden.

4. Die der Anode der Senderendstufe zugeführte Leistung muß mindestens 10 Watt betragen. Der Sender soll vorzugsweise durch einen Handgenerator gespeist werden. Wird er aus Batterien betrieben, müssen diese den hierfür aufgestellten Bedingungen des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen genügen.
5. Eine Antenne muß vorhanden sein, die entweder freitragend ist oder in größtmöglicher Höhe am Mast des Rettungsbootes angebracht werden kann.
6. Auf See muß ein Funker in wöchentlichen Abständen die Batterie voll aufladen, wenn diese zu einem Typ gehört, der aufgeladen werden muß.  
Der Sender muß wöchentlich an einer geeigneten künstlichen Antenne geprüft werden.
7. Die vorstehend genannte Gesamtausrüstung muß entweder im Kartenhaus oder an einer anderen geeigneten Stelle des Schiffes aufbewahrt werden und im Gefahrenfall sofort einsatzbereit für ein beliebiges Rettungsboot sein.

## G. Sonstige Funkanlagen

Funkanlagen auf Schiffen, die unter den Abschnitten B bis F nicht behandelt sind, unterliegen ebenfalls den Bestimmungen des § 7 Abs. 1 der Funk-sicherheitsverordnung.

## H. Funkanlagen auf nichtausrüstungspflichtigen Schiffen

Für die Funkanlagen der nichtausrüstungspflichtigen Schiffe gelten von den Bestimmungen dieser Anlage

1. für die Telegraphie- und Sprechfunkanlagen  
Teil A Nummer 1; Nummer 3 Satz 1 und 2; Nummer 5 Buchstabe a; Nummer 7; Nummer 8 und Nummer 9 Buchstabe b;  
Teil B Nummer 3 Satz 1 und 2 sowie Nummer 4 Satz 1 und 2;  
Teil C Nummern 1 und 5;
2. für selbsttätige Funkalarmanlagen Teil D;
3. für Peilfunkanlagen Teil E;
4. für Funkanlagen auf Rettungsbooten Teil F;
5. für sonstige Funkanlagen Teil G.

**Telegraphiefunk-Sicherheitszeugnis**



**Bundesrepublik Deutschland**

Ausgefertigt nach den Vorschriften des  
Internationalen Übereinkommens  
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen	Brutto- registertonnen

Die See-Berufsgenossenschaft bescheinigt,  
daß das vorgenannte Schiff den Vorschriften des Übereinkommens über Telegraphiefunk entspricht:

	Erforderlich nach Regel	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		
Ist ein selbsttätiges Funkalarmgerät vorhanden?		
Ist eine Hauptanlage vorhanden?		
Ist eine Notanlage vorhanden?		
Sind der Haupt- und der Notsender elektrisch getrennt oder verbunden?		
Ist ein Peilfunkgerät vorhanden?		

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland.

Es gilt bis .....

Ausgestellt zu ..... am ..... 19.....

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses  
Zeugnisses ordentlich ermächtigt ist.

See-Berufsgenossenschaft

L. S.

**Sprechfunk-Sicherheitszeugnis****Bundesrepublik Deutschland**

Ausgefertigt nach den Vorschriften des  
Internationalen Ubereinkommens  
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen	Brutto- registertonnen

Die See-Berufsgenossenschaft bescheinigt,  
daß das vorgenannte Schiff den Vorschriften des Ubereinkommens über Sprechfunk entspricht:

	Erforderlich nach Regel	Tatsächliche Regelung
Hörstunden durch Funker		
Anzahl der Funker		

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland.

Es gilt bis .....

Ausgestellt zu ..... am ..... 19.....

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses  
Zeugnisses ordentlich ermächtigt ist.

See-Berufsgenossenschaft

L. S.

**Ausnahmezeugnis**



**Bundesrepublik Deutschland**

Ausgefertigt nach den Vorschriften des  
Internationalen Übereinkommens  
zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen	Brutto- registertonnen

Die See-Berufsgenossenschaft bescheinigt,

daß das vorgenannte Schiff auf Grund der Ermächtigung der Regel ..... in Kapitel .....  
des Übereinkommens befreit ist von den Vorschriften der\*) .....

des Übereinkommens auf den Reisen von .....

nach .....

Besondere Bedingungen: .....

Dieses Zeugnis ist ausgestellt im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland.

Es gilt bis .....

Ausgestellt zu ..... am ..... 19.....

Der Unterzeichnete erklärt hiermit, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses  
Zeugnisses ordentlich ermächtigt ist.

See-Berufsgenossenschaft

L. S.

\*) Hier sind Hinweise auf die betreffenden Kapitel und Regeln unter Bezeichnung der einzelnen Absätze anzugeben.

## Funktagebuch

### I.

Das Funktagebuch ist eine Urkunde. Die Eintragungen müssen gut leserlich sein; sie dürfen nicht mit Bleistift vorgenommen werden. Sind Eintragungen zu ändern, so sind sie durchzustreichen und durch die richtigen zu ersetzen. Radieren ist verboten. Die täglichen Eintragungen beginnen mit der Angabe des Wochentages und des Datums. Sind die Eintragungen für einen Tag abgeschlossen, so erhält die folgende Zeile Wochentag und Datum des nächsten Tages.

Das Funktagebuch ist mit Durchschrift zu führen. Nach jeder Reise ist es abzuschließen und vom Funker oder, wenn zwei und mehr Funker angemustert sind, vom Leiter der Seefunkstelle mit seinem Namen und unter Angabe seiner Stellung an Bord zu unterzeichnen. Die Urschriften sind nach Gegenzeichnung durch den Kapitän — bei kürzeren Reisen monatlich und bei längeren Reisen nach jeder Reise — der Abrechnungsgesellschaft oder Reederei abzuliefern, die sie an die für den Heimathafen des Schiffes zuständige Oberpostdirektion weitergibt. Kehrt das Schiff nicht vor 5 Monaten in den Heimathafen zurück, so sind die Funktagebücher spätestens alle 4 Monate abzuschließen und die Urschriften unter Einschreiben an die vorbezeichneten Stellen zu senden. Die Durchschriften sind an Bord sorgfältig mit aller für die Geheimhaltung nötigen Vorsicht mindestens 12 Monate lang aufzubewahren und dann zu vernichten. Muß das Schiff im Seenotfalle verlassen werden, so ist zu versuchen, das Funktagebuch in Sicherheit zu bringen.

### II.

1. Bei Beginn jeder Reise sind in das Funktagebuch einzutragen
  - a) Name der Reederei,
  - b) Name des Kapitäns,
  - c) Namen der Funker mit Namensabkürzung, Art und Nummer des Funkzeugnisses,
  - d) Reiseweg des Schiffes,
  - e) Angaben über die Betriebsfähigkeit der Seefunkstelle (einschließlich Notanlage nebst Notstromquelle, selbsttätiger Funkalarmanlage) sowie über das Vorhandensein der mitzuführenden Ersatzteile und Prüfeinrichtungen.

2. Während der Reise sind in das Funktagebuch unverzüglich in zeitlicher Folge einzutragen
  - a) Beginn und Ende jeder Hörwache bzw. der Funkdienststunden,
  - b) Prüfung des selbsttätigen Funkalarmgerätes und des Sicherheitsempfängers (auf Fischereifahrzeugen) vor jedem Einschalten; Ein- und Ausschaltzeiten dieser Geräte,
  - c) Abfahrts- und Ankunftszeiten des Schiffes,
  - d) Setzen und Einholen der Antennen,
  - e) Ab- und Anschaltzeiten der Antennen während des Peilens mit dem Peilfunkgerät,
  - f) Dienstvorkommnisse aller Art,
  - g) alle abgegebenen und aufgefangenen Übermittlungen, die sich auf Notfälle beziehen, so vollständig wie möglich,
  - h) Abhören der Notfrequenz gemäß Nummern 733 und 826 der Vollzugsordnung für den Funkdienst,
  - i) Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr,
  - j) Angaben über eigenen Funkverkehr,
  - k) Sammelanrufe, Einseitige Funkdienste, Wettermeldungen u. ä. Zeitzeichen mit Uhrenvergleich,
  - l) Mittagsstandort
  - m) eigene Empfangsschwierigkeiten,
  - n) Ausfall von Einrichtungen der Funkanlage unter Angabe der Ursache,
  - o) Überholung und Instandsetzung der Funkeinrichtungen,
  - p) amtliche Prüfungen der Seefunkstelle,
  - q) Wartung und Ladung der Batterien,
  - r) Angaben über die Einstellung der Sender und Empfänger auf die Notfrequenz nach Beendigung des Funkdienstes.
3. In das Funktagebuch sind weiterhin unter Zeitangabe Vermerke über die dem Funker auf See obliegenden Prüfungen einzutragen, und zwar
  - a) täglich: die Prüfung des Notsenders an einer künstlichen Antenne, falls er nicht für den Verkehr gebraucht wurde,
  - b) täglich: die Prüfung der Notstromquelle,



- c) täglich: die Aufladung der Akkumulatorenbatterien, die zur Haupt- oder Notanlage gehören,
- d) mindestens alle 24 Stunden: die Prüfung der selbsttätigen Funkalarmanlage auf einwandfreies Arbeiten und der Meldung an den Kapitän oder den Wachoffizier, ob die Anlage betriebsfähig ist oder nicht,
- e) mindestens in wöchentlichen Abständen: die Aufladung der Batterie der in Motorrettungsbooten eingebauten Funkanlagen und Prüfung des Senders an einer künstlichen Antenne,
- f) mindestens in wöchentlichen Abständen: die Aufladung der Batterie der tragbaren Funkanlage für Rettungsboote und die Prüfung des Senders an einer künstlichen Antenne.

Sämtliche Zeitangaben sind in Mittlerer Greenwichzeit (MGZ) zu machen.

III.

Die Funktagebücher müssen folgende Spalten aufweisen:

Uhrzeit (MGZ)	Empfangs- oder Sende- frequenz kHz	gesendet an            von		Angaben
1	2	3	4	5

Bei eigenem Funkverkehr (s. Teil II Nummer 2 Buchstabe j) ist stets die Uhrzeit seines Beginns und seiner Beendigung in Spalte 1 einzutragen. Bei Sammelanrufen und Einseitigen Funkdiensten (s. Teil II Nummer 2 Buchstabe k) sind in Spalte 5 alle Rufzeichen oder Schiffsnamen anzugeben, die gerufen wurden.

Bei den Angaben in Spalte 5 sind möglichst die zugelassenen oder allgemein gebräuchlichen Abkürzungen zu verwenden, wie WX = Wetterbericht; ZX = Zeitzeichen; ED = Einseitiger Funkdienst usw.

See-Berufsgenossenschaft

Anlage 6

Peilfunkbuch

des ..... (Schiffsart) ..... (Schiffsname) ..... BRT ..... (Unterscheidungssignal) .....

Reederei: ..... Kapitän: .....

Peilfunkgerät Type: ..... (Vergleichskompaß, Magnet- oder Kreiselkompaß) .....

Eingebaut am: ..... Wird der Vergleichskompaß vom Peilenden unmittelbar abgelesen? .....

Merkmale der Peilfunkanlage

Art und Anordnung der Peilantenne (Lage und Größe): .....

Länge und Lage der Hilfsantenne: .....

Kabellänge zwischen Hilfsantenne und Peilfunkgerät: .....

Ist eine Ausrichtemarke für den Peilrahmen vorhanden? .....

Zahl, Lage und Höhe des Vertikalteils von T- oder L-Sendeantennen: .....

Richtung und Entfernungen der Sendantennen-Niederführungen von der Peilantenne: .....

Wann, wo und durch wen wurde die Funkbeschickung erstmalig vorgenommen? .....

Ist die Funkbeschickung kompensiert worden? (s. 2. Seite, Erläuterungen zu Nummer 12) .....

Wie wurde die Kompensation durchgeführt? .....

Und für welche Frequenzen? .....

Funkbeschickung und Hilfsantennenbedarf

Datum: ..... 1. Aufnahme Tiefgang V ..... H ..... Mittel .....

Sender und Abstand vom Sender: ..... Zustand des Schiffes (Ladebäume, Sonnensegelstrecktau, Pfeifenbändsel u. dgl.): .....

Datum: ..... 2. Aufnahme Tiefgang V ..... H ..... Mittel .....

Sender und Abstand vom Sender: ..... Zustand des Schiffes (Ladebäume, Sonnensegelstrecktau, Pfeifenbändsel u. dgl.): .....

Datum: ..... 3. Aufnahme Tiefgang V ..... H ..... Mittel .....

Sender und Abstand vom Sender: ..... Zustand des Schiffes (Ladebäume, Sonnensegelstrecktau, Pfeifenbändsel u. dgl.): .....

(Erläuterungen s. 2. Seite)

### Erläuterungen zum Peilfunkbuch

Beobachtungen zur Kontrolle der Funkbeschickung und des Hilfsantennenbedarfs sollen möglichst bei jeder sich bietenden Gelegenheit — z. B. beim Passieren eines Funkfeuers — laufend in Abständen von etwa 10 zu 10 Grad vorgenommen werden; sie müssen vorgenommen werden, wenn Tiefgang oder Zustand des Schiffes wesentlich andere sind als bei der letzten Funkbeschickungsaufnahme. Wenn Zeit und Gelegenheit es gestatten, sind in solchen Fällen vollständige Kurven oder Tabellen aufzustellen. Bei Beobachtung erheblicher Abweichungen oder Störungen ist das Peilfunkbuch dem Deutschen Hydrographischen Institut, Hamburg, vorübergehend zur Verfügung zu stellen. Im einzelnen ist noch zu bemerken:

- Zu Nummer 2a: Zur Erfassung der Dämmerungseffekte ist die Angabe in Stunden vor bzw. nach Sonnenaufgang bzw. Sonnenuntergang notwendig.
- Zu Nummer 4: Wenn sich der Tiefgang während der Fahrt nicht wesentlich ändert, genügt die Angabe des Tiefgangs bei Abfahrt vom letzten Hafen.
- Zu Nummer 8: Abstände unter zwei Seemeilen sind zu vermeiden.
- Zu Nummer 9: Die HAB-Einstellung ist möglichst genau anzugeben.
- Zu Nummer 12: Ist die Funkbeschickung mechanisch (Funkbeschieker), elektrisch oder nach beiden Verfahren kompensiert, so ist trotzdem die Funkbeschickung, wie bei nicht kompensierten Peilfunkgeräten, laufend zu kontrollieren. Über wesentliche Abweichungen von früheren Beschickungswerten ist dem Deutschen Hydrographischen Institut, Hamburg, möglichst unter Vorlage des Peilfunkbuches oder eines entsprechenden Auszuges zu berichten.
- Zu Nummer 13: Bei Benutzung von Peilscheiben ist auf deren richtige Ausrichtung zu achten.
- Zu Nummer 17: Hier sind u. a. auch anzugeben: ungewöhnliche Feuchtigkeit, Gewitterstimmung, atmosphärische Störungen u. dergl.
- Zu Nummer 20: Hierher gehören u. a. auch Angaben über das Ausbringen oder Wegnehmen von Sonnensegelstützen und -strecktauen usw. in der Umgebung der Peilantenne.

See-Berufsgenossenschaft

D/S ..... Reise von ..... nach .....  
 Kapitän .....

Peilfunkbeobachtungen nur bei abgeschalteten, nicht geerdeten Sendeantennen ausführen.

Laufende Nummer: .....

<b>Beobachtungszeit und -ort</b>				
1. Datum: .....				
2. Schiffszeit: .....				
2a. Stunden $\frac{\text{vor SA}}{\text{nach SU}}$ .....				
3. Schiffsort: .....				
<b>Tiefgang des Schiffes</b>	V: H:	V: H:	V: H:	V: H:
4. Zur Zeit der Beobachtung	i. M.:	i. M.:	i. M.:	i. M.:
<b>Sender</b>				
5. Name u. lfd. Nr. im Naut. Funkdienst: .....				
6. Frequenz: .....				
7. Sendart: .....				
8. Abstand: .....				
<b>Hilfsantennenbedarf</b>				
9. HAB-Einstellung: .....				
10. HAB bei der letzten FB: .....				
11. Unterschied: .....				
<b>Funkbeschiekung</b>				
12. Optische Seitenpeilung p. ....				
13. rohe Funkseitenpeilung q. ....				
14. Funkbeschiekung: $f = p - q$ .....				
15. Entsprechender Wert von f bei der letzten Funkbeschiekung (s. Funkbeschiebungskurve) .....				
16. Unterschiedswert zwischen 14 und 15: .....				
<b>Meteorologische Verhältnisse</b>				
17. Wetter, Seegang und Dünung: .....				
18. Verhalten des Schiffes im Seegang: .....				
<b>Zustand des Schiffes</b>				
19. Krängung des Schiffes: .....				
20. Änderung seit der letzten FB: .....				
Beobachter: .....				
Bemerkungen: (Erläuterungen zu Nummern 1 bis 20 s. 2. Seite)				

**Unterschrift**

Neuaufnahme der Funkbeschiekung

Funkfeuer: ..... Rufzeichen: ..... Datum: .....  
 Frequenz: ..... Sendart: .....  
 Abstand: ..... Wetter: .....

p Grad	q	f										p Grad
		15	10	5	0	5	10	15				
0												0
10												10
20												20
30												30
40												40
50												50
60												60
70												70
80												80
90												90
100												100
110												110
120												120
130												130
140												140
150												150
160												160
170												170
180												180
190												190
200												200
210												210
220												220
230												230
240												240
250												250
260												260
270												270
280												280
290												290
300												300
310												310
320												320
330												330
340												340
350												350
360												360

Beschicktes Peilfunkgerät Type: .....  
 Beobachter am Peilfunkgerät: .....  
 Beobachter am Peildiopter: .....

**Bekanntmachung über das Inkrafttreten  
der Europäischen Übereinkunft über Formerfordernisse bei Patentanmeldungen  
für die Bundesrepublik Deutschland.**

Vom 8. August 1955.

Gemäß Artikel 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 10. Dezember 1954 über die am 11. Dezember 1953 unterzeichnete Europäische Übereinkunft über Formerfordernisse bei Patentanmeldungen (Bundesgesetzbl. II S. 1099) wird hiermit bekanntgemacht, daß die Übereinkunft nach ihrem Artikel 8 Abs. 3 für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juni 1955 in Kraft getreten ist.

Die Übereinkunft ist ferner in Kraft getreten für Norwegen, Irland, die Saar und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland am 1. Juni 1955 und für Griechenland am 1. Juli 1955.

Die Ratifikationsurkunden sind beim Generalsekretär des Europarates hinterlegt worden von

der Bundesrepublik Deutschland	am 17. Mai	1955
Norwegen	am 21. Mai	1954
Irland	am 17. Juni	1954
der Saar	am 8. September	1954
dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland	am 5. Mai	1955
Griechenland	am 15. Juni	1955.

Bonn, den 8. August 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

**Bekanntmachung  
über die Wiederverwendung  
des Übereinkommens und Statuts über die  
internationale Rechtsordnung der Seehäfen  
im Verhältnis zu Dänemark.**

Vom 20. August 1955.

Zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Dänischen Regierung ist Einverständnis darüber festgestellt worden, daß

das auf der Verkehrskonferenz in Genf am 9. Dezember 1923 beschlossene Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen nebst Anlage und einem Zeichnungsprotokoll (Reichsgesetzbl. 1928 II S. 22)

im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark mit Wirkung vom 1. September 1954 gegenseitig wieder angewendet wird.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 21. April 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 627).

Bonn, den 20. August 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung des Staatssekretärs  
Berger

**Bekanntmachung  
über die Wiederverwendung des internationalen  
Übereinkommens für die Schaffung eines Inter-  
nationalen Tierseuchenamts in Paris.**

Vom 20. August 1955.

Zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Australischen Regierung ist Einverständnis darüber festgestellt worden, daß

das in Paris am 25. Januar 1924 abgeschlossene internationale Übereinkommen für die Schaffung eines Internationalen Tierseuchenamts in Paris (Reichsgesetzbl. 1928 II S. 317)

im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Australien mit Wirkung vom 1. Januar 1951 gegenseitig wieder angewendet wird.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 2. Mai 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 626).

Bonn, den 20. August 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung des Staatssekretärs  
Berger

**Bekanntmachung**  
**über das Inkrafttreten des Protokolls vom 22. November 1952**  
**über den Handel zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Ceylon**  
**betreffende allgemeine Fragen sowie des Ergänzungsprotokolls**  
**vom 29. Januar 1954 zu diesem Protokoll.**

Vom 30. August 1955.

Gemäß Artikel 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 16. März 1955 zu dem Protokoll vom 22. November 1952 über den Handel zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Ceylon betreffende allgemeine Fragen sowie zu dem Ergänzungsprotokoll vom 29. Januar 1954 zu diesem Protokoll (Bundesgesetzbl. II S. 189) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Protokoll nach seinem Artikel 7 und das Ergänzungsprotokoll nach seinem Artikel 2 am Tage des in Colombo erfolgten Austausches der Ratifikationsurkunden, das ist am 8. August 1955, in Kraft getreten sind.

Bonn, den 30. August 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

**Bekanntmachung**  
**über die Kündigung des Zollvertrages vom 20. März 1953**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien.**

Vom 2. September 1955.

Der in Bonn am 20. März 1953 unterzeichnete Zollvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien (Bundesgesetzbl. II S. 534) ist von der Regierung des Königreichs Belgien am 30. Juni 1955 gekündigt worden. Gemäß seinem Artikel 4 Abs. 1 tritt der Vertrag nebst Schriftwechsel vom 18. Juni 1953 am 31. Dezember 1955 außer Kraft.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 25. Januar 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 55).

Bonn, den 2. September 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich des Abkommens über deutsche Auslandsschulden.**

Vom 3. September 1955.

Das Abkommen über deutsche Auslandsschulden vom 27. Februar 1953 (Bundesgesetzbl. II S. 331) ist gemäß seinem Artikel 36 Abs. 2 am 26. Mai 1955 für die Republik Finnland in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 20. Mai 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 696, 700).

Bonn, den 3. September 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein

### Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Deutschen Bundesbahn.

Vom 6. September 1955.

Die Bundesregierung hat am 15. August 1955 folgenden Beschluß gefaßt, den ich hiermit bekanntmache:

Nach § 37 Satz 2 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955) wird für

das Bauvorhaben der Deutschen Bundesbahn „Bau der 110 kV-Bahnstromfernleitung Grönhart-Ansbach-Würzburg-Gemünden-Aschaffenburg“

die Enteignung für zulässig erklärt.

Bonn, den 6. September 1955.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

### Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Deutschen Bundesbahn.

Vom 6. September 1955.

Die Bundesregierung hat am 25. August 1955 folgenden Beschluß gefaßt, den ich hiermit bekanntmache:

Nach § 37 Satz 2 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955) wird für

die Bauvorhaben der Deutschen Bundesbahn „Erweiterung des Bahnhofs in Parsberg, Bayern“ und „Elektrifizierung der Strecke Regensburg-Nürnberg, Bereich Bahnhof Parsberg“

die Enteignung für zulässig erklärt.

Bonn, den 6. September 1955.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

### Bekanntmachung zur Europäischen Konvention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse.

Vom 31. August 1955.

Die in Paris am 11. Dezember 1953 unterzeichnete Europäische Konvention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 599) ist für das Königreich Belgien am 14. Juni 1955 in Kraft getreten, nachdem die belgische Ratifikationsurkunde am gleichen Tage bei dem Generalsekretär des Europarates hinterlegt worden ist.

Der Vertreter der Belgischen Regierung beim Europarat hat bei der Hinterlegung der belgischen Ratifikationsurkunde die folgende Erklärung abgegeben:

(Übersetzung)

„En déposant les instruments de ratification de Sa Majesté le Roi des Belges sur la Convention européenne relative à l'équivalence des diplômes don-

„Indem ich die Ratifikationsurkunde Seiner Majestät des Königs der Belgier zu der am 11. Dezember 1953 in Paris unterzeichneten Europäischen Kon-

vention über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse hinterlege, erkläre ich, daß diese Ratifikationsurkunde nur für die mütterländischen Gebiete gilt und das Gebiet von Belgisch-Kongo sowie das Mandatsgebiet von Ruanda-Urundi ausdrücklich ausgenommen sind.“

nant accès aux établissements universitaires, signée à Paris, le 11 décembre 1953, je déclare que les dits instruments de ratification valent uniquement pour les territoires métropolitains, à l'exclusion expresse du territoire du Congo Belge et des territoires sous tutelle du Ruanda-Urundi.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 2. April 1955 (Bundesgesetzbl. II S. 599).

Bonn, den 31. August 1955.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein