

1959	Ausgegeben zu Bonn am 12. März 1959	Nr. 8
------	-------------------------------------	-------

Tag	Inhalt:	Seite
25. 2. 59	Verordnung zur Übertragung von Befugnissen auf dem Gebiet des gewerblichen Binnenschiffsverkehrs .....	173
3. 3. 59	Zehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen ..	174
3. 3. 59	Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt .....	181
7. 2. 59	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens über den Freibord der Kauffahrteischiffe (Inkrafttreten für Ghana) .....	182
5. 3. 59	<b>Gesetz zu dem Zusatzprotokoll vom 9. September 1957 zum Abkommen vom 15. Juli 1931 zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern ..</b>	182
27. 1. 59	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 45 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Beschäftigung von Frauen bei Untertagarbeiten in Bergwerken jeder Art .....	187
27. 1. 59	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 62 der Internationalen Arbeitsorganisation über Unfallverhütungsvorschriften bei Hochbauarbeiten .....	188
27. 1. 59	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 101 der Internationalen Arbeitsorganisation über den bezahlten Urlaub in der Landwirtschaft .....	188

*Dieser Nummer liegt der Nachweis der Fundstellen der Bundesgesetzgebung nach dem Stande vom 1. Januar 1959 bei. Der Nachweis wird den Beziehern jedes Jahr als Beilage zum Bundesgesetzblatt geliefert. Das alle fünf Jahre vorgesehene Gesamtsachverzeichnis zum Bundesgesetzblatt entfällt künftig.*

## **Verordnung zur Übertragung von Befugnissen auf dem Gebiet des gewerblichen Binnenschiffsverkehrs.**

Vom 25. Februar 1959.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453, II S. 550) wird verordnet:

### § 1

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg wird ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr die Verteilung von Frachtgut, das ganz oder streckenweise auf den Bundeswasserstraßen ihres Bezirkes sowie der Bezirke der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Mainz, Freiburg,

Würzburg und Stuttgart befördert werden soll, durch Rechtsverordnung zu regeln.

### § 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

### § 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 25. Februar 1959.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

**Zehnte Verordnung zur Änderung  
der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße  
und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen.**

Vom 3. März 1959.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird verordnet:

§ 1

Die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. Juni 1958 (Bundesgesetzbl. II S. 153) — wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. In Artikel 21 Ziff. 2 Abs. 2 werden im ersten Satzteil nach dem Wort „können“ ein Beistrich, die Worte „außer bei Fahrgastschiffen im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1“ und ein weiterer Beistrich eingefügt.
2. In Artikel 26 a Ziff. 5 Buchstabe c werden die Worte „Artikel 34 Ziff. 3“ durch die Worte „Artikel 28 Ziff. 5“ ersetzt.
3. Artikel 27 erhält folgende Fassung:

„Artikel 27  
Rettungsgerät

1. Es müssen vorhanden sein
  - a) an Bord der Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, deren Länge nach dem Eichschein
    - weniger als 40 m beträgt,  
1 Rettungsring,
    - 40 m oder mehr beträgt,  
2 Rettungsringe;
  - b) an Bord der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft und der schwimmenden Geräte, deren Länge nach dem Eichschein
    - weniger als 70 m beträgt,  
2 Rettungsringe,
    - 70 m oder mehr beträgt,  
3 Rettungsringe.

Die Rettungsringe müssen eine Tragfähigkeit von mindestens 10 kg haben.

2. Fahrzeuge mit eigener und ohne eigene Triebkraft über 100 t Tragfähigkeit, Schlepper über 50 t Wasserverdrängung und alle schwimmenden Geräte müssen mindestens einen Nachen haben. Jeder Nachen muß sinksicher, von ausreichender Stabilität und mit einem Fahrgeschirr versehen sein. Er muß jederzeit verwendungsbereit sein und mindestens die

regelmäßig an Bord befindlichen Personen aufnehmen können, für die keine Schwimmwesten oder gleichwertige Rettungsmittel vorhanden sind.

Sind Schlepper über 50 t Wasserverdrängung oder sonstige Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von mehr als 100 und weniger als 150 t nach Angabe des Schiffsattestes nur zur Fahrt auf kurzen festgelegten Strecken bestimmt, so sind sie von der Mitführung des Nachens befreit. Befreit sind hiervon ferner Fahrzeuge mit Ziehboot oder mit Schiebeboot, wenn deren Befestigung am Hauptfahrzeug schnell gelöst werden kann.

3. Für Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen (Artikel 28 Ziff. 1) gelten statt der Ziffern 1 und 2 die Bestimmungen der Anlage D Abschnitt I.“
4. Artikel 28 erhält folgende Fassung:

„Artikel 28

Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen

1. Zur Beförderung von Fahrgästen werden nur Fahrzeuge der folgenden Gruppen zugelassen:

Gruppe I:

Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt und eingerichtet sind (Fahrgastschiffe), jedoch mit Schlafräumen nicht oder nur für eine beschränkte Anzahl von Fahrgästen versehen sind;

Gruppe II:

Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt und eingerichtet sind (Fahrgastschiffe) und mit Schlafräumen für die höchstzulässige Zahl von Fahrgästen versehen sind;

Gruppe III:

Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach nicht zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt, jedoch behelfsmäßig für deren Beförderung eingerichtet und nicht oder nur für eine beschränkte Anzahl von Fahrgästen mit Schlafräumen versehen sind;

Gruppe IV:

Fahrzeuge, die ihrer Bauart nach nicht zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt, jedoch behelfsmäßig für deren Beförderung eingerichtet und mit Schlafräumen für die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste versehen sind.

Bei Fahrzeugen, deren Bauart Merkmale mehrerer dieser Gruppen aufweist, bestimmt die Untersuchungskommission, welcher Gruppe das Fahrzeug zuzurechnen ist.

2. Die Fahrzeuge müssen den allgemeinen Anforderungen an die Sicherheit, Bequemlichkeit und räumliche Unterbringung der Fahrgäste entsprechen. Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft dürfen Fahrgäste nicht befördern.
  3. Die Stärke der Deckmannschaft auf Fahrzeugen der Gruppe III bzw. IV muß mindestens derjenigen von Fahrgastschiffen der Gruppe I bzw. II entsprechen, welche die gleiche Anzahl von Fahrgästen befördern dürfen.
  4. Die Bedingungen, unter denen Fahrzeuge der Gruppen III und IV Fahrgäste befördern dürfen, werden im Schiffsattest vermerkt.
  5. Die gelegentliche Beförderung einzelner Personen aus Gefälligkeit, auch wenn hierfür ein die Unkosten der Verpflegung deckendes Entgelt gefordert wird, gilt nicht als Beförderung von Fahrgästen und unterliegt nicht den vorstehenden Bestimmungen."
5. Nach Artikel 28 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„Artikel 28 a

Besondere Vorschriften für Bau, Ausrüstung und höchstzulässige Fahrgastzahl

1. Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen müssen mit folgenden wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen sein:
  - a) einem Vorpiek- oder Kollisionsschott,
  - b) einem Hinterpiekschott,
  - c) sofern ihre Länge zwischen den Loten an den äußersten Enden der Wasserlinie, die der Festlegung einer wasserdichten Unterteilung des Schiffskörpers zugrunde zu legen wäre (Schottenladelinie), 20 m oder mehr beträgt, außerdem mit Schotten, die den Maschinenraum von den Lade- und Fahrgasträumen trennen.

Die Schotte müssen bis zum Schottendeck, bei Fahrzeugen der Gruppen III und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 bis zum Hauptdeck hinaufgeführt sein. Das Hinterpiekschott darf jedoch unterhalb dieses Decks enden, wenn die Sicherheit des Fahrzeugs hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Bei Fahrzeugen der Gruppen III und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1, deren Hinterpiekschott unterhalb des Hauptdecks endet, ist diese Voraussetzung als erfüllt anzusehen, wenn beim Fluten der beiden hinteren Abteilungen, die Hinterpiek dabei einbezogen, der Schiffskörper nicht über das Hauptdeck einsinkt.

2. Bei Fahrgastschiffen muß der Schiffskörper durch wasserdichte Querschotte so unterteilt sein, daß er nach dem Fluten einer wasserdichten Abteilung bei voller Belastung nicht über die Tauchgrenze hinaus eintaucht. Die Möglichkeit einer unsymmetrischen Überflutung der Schiffsräume muß auf ein Min-

destmaß beschränkt und eine genügende Stabilität im Leckfalle gewährleistet sein. Die Vorschriften der Anlage D Abschnitt II sind anzuwenden. Der Antragsteller hat die Erfüllung der Anforderungen durch Vorlage von Berechnungen nachzuweisen. Die Sätze 1 bis 4 gelten nicht für die in Anlage D Abschnitt II Ziff. 9 genannten Schiffe.

3. Der Antragsteller hat den rechnerischen Nachweis der hinreichenden Stabilität auf Grund eines Krängungsversuches, auf Verlangen der Untersuchungskommission außerdem eines Drehkreisversuches, nach den Bestimmungen der Anlage D Abschnitt III zu erbringen.
4. Die Untersuchungskommission setzt die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste nach Maßgabe der Nutzfläche des Fahrzeugs und der Stabilität gemäß Anlage D Abschnitt IV fest; das Schiffspersonal bleibt dabei unberücksichtigt. Bei Fahrzeugen der Gruppen III und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 darf diese Zahl außerdem die in Anlage D Abschnitt IV Ziff. 3 genannten Werte nicht überschreiten.
5. Die höchstzulässige Fahrgastzahl ist an Bord an auffälliger Stelle und deutlich lesbar anzuschlagen.
6. Bau und Einrichtung der Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen müssen im übrigen den Vorschriften der Anlage D Abschnitt V entsprechen.
7. Fahrgastschiffe mit einer größten Länge nach dem Eichschein von 35 m und mehr müssen mit Nachrichtenübermittlungsanlagen nach Anlage D Abschnitt VI versehen sein."

6. Artikel 33 erhält folgende Überschrift:

„Schlepperlaubnis für Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen sowie für Güterschiffe“; nach Ziffer 3 wird folgende Bestimmung angefügt:

„4. Die Fahrzeuge der Gruppen III und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 dürfen, wenn sie Fahrgäste befördern, außer im Falle der Bergung oder bei Hilfeleistung in Notfällen keine Schlepptätigkeit ausüben. Wenn sie keine Fahrgäste befördern, unterliegen sie den Bestimmungen der Ziffern 1 bis 3 dieses Artikels.“

7. Artikel 34 wird aufgehoben.

8. In Artikel 53 werden in Ziffer 1 Abs. 3 dem Buchstaben a die Worte „dies gilt nicht für Fahrgastschiffe“ und ein Strichpunkt angefügt; Ziffer 3 wird aufgehoben.

9. Nach Artikel 53 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„Artikel 53 a

Weitere Übergangsbestimmungen

1. Abweichend von Artikel 27 Ziff. 1 dürfen auf Fahrzeugen, deren Schiffsattest vor dem 1. April 1959 ausgestellt worden ist, die Ret-

- tungsringe mit mindestens 7 kg Auftrieb, die zu diesem Zeitpunkt an Bord waren, so lange weiter verwendet werden, bis sie unbrauchbar geworden sind.
2. Für Fahrgastschiffe, deren Kiel vor dem 1. April 1959 gelegt worden ist, und für Fahrzeuge der Gruppen III und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1, die vor diesem Zeitpunkt zur Beförderung von Fahrgästen eingerichtet worden sind, gelten folgende Erleichterungen:
    - a) Der Nachweis der hinreichenden Stabilität nach Artikel 28 a Ziff. 3 braucht erst bis zum 1. April 1963 erbracht zu werden, sofern nicht vor diesem Zeitpunkt eine Untersuchung von Amts wegen veranlaßt wird. Die Untersuchung ist zulässig, wenn ernste Gründe zu der Annahme berechtigen, daß das Fahrzeug von den Vorschriften der Anlage D Abschnitt III wesentlich abweicht.
    - b) Abweichend von Anlage D Abschnitt I dürfen Rettungsringe mit mindestens 7 kg Auftrieb, die am 1. April 1959 an Bord waren, so lange weiter verwendet werden, bis sie unbrauchbar geworden sind.
    - c) Abweichend von Anlage D Abschnitt III Ziff. 1 Buchstabe c bleibt die Zentrifugalkraft beim Ruderlegen unberücksichtigt. Der allein durch eine seitliche Verschiebung der Fahrgäste hervorgerufene Krängungswinkel darf jedoch  $10^\circ$  nicht überschreiten.
  3. Fahrgastschiffe, deren Kiel vor dem 1. April 1959 gelegt worden ist, brauchen
    - a) die Vorschrift des Artikels 21 Ziff. 2, wonach Querwände auf Fahrgastschiffen keine Durchlaßöffnungen haben dürfen, erst am 1. April 1961 zu erfüllen,
    - b) den Vorschriften des Artikels 28 a Ziff. 2 und der Anlage D Abschnitt II nicht zu genügen,
    - c) die Vorschriften des Artikels 27 Ziff. 3 in Verbindung mit Anlage D Abschnitt I erst am 1. April 1961 zu erfüllen; die Untersuchungskommission kann jedoch die Zahl der Sammelrettungsmittel nach Anlage D Abschnitt I Ziff. 2 für die Zeit bis zum 1. April 1964 bis auf 15% herabsetzen, wenn glaubhaft gemacht wird, daß das Fahrzeug innerhalb dieser Zeit so umgebaut werden wird, daß es den Anforderungen der Anlage D Abschnitt II genügt,
    - d) mit Nachrichtenübermittlungsanlagen nach Anlage D Abschnitt VI erst am 1. April 1961 versehen zu sein.
  4. Fahrgastschiffe, die ein vor dem 30. August 1950 ausgestelltes Schiffsattest besitzen, sind von der Vorschrift des Artikels 21 Ziff. 2, wonach jeder durch Schotte begrenzte Raum jederzeit für sich lenzbar sein muß, bis zum 1. April 1961 befreit.
  5. Zum Nachweis der Erfüllung der Vorschriften des Artikels 21 Ziff. 2, wonach jeder durch Schotte begrenzte Raum jederzeit für sich lenzbar sein muß und Querwände auf Fahrgastschiffen keine Durchlaßöffnungen haben dürfen, sowie zum Nachweis der Erfüllung der Vorschriften des Artikels 27 Ziff. 3 sind die in Ziffern 2, 3 und 4 genannten Fahrzeuge bis zum 1. Juli 1961 einer Untersuchungskommission vorzuführen. Die Untersuchungskommission hat die Schiffsatteste zu berichtigen.
  6. Bei Fahrgastschiffen, deren Kiel vor dem 1. April 1959 gelegt worden ist, kann ein geringerer als der in Anlage D Abschnitt III Ziff. 5 Buchstabe c vorgeschriebene Sicherheitsabstand von der Unterkante solcher Seitenfenster und anderer Öffnungen in der Außenhaut zugelassen werden, die von den Fahrgästen nicht geöffnet werden können. Der Sicherheitsabstand von der Wasseroberfläche bis zur Oberkante der Seite des Hauptdecks an dem tiefsten Punkt des Decksprunges darf jedoch nicht weniger als 0,20 m betragen. Die Untersuchungskommission hat im Schiffsattest zu vermerken, daß die in Satz 1 genannten Seitenfenster und anderen Öffnungen während der Fahrt geschlossen gehalten werden müssen und im übrigen Betrieb nur auf Anordnung des Schiffsführers geöffnet werden dürfen.
  7. Die in Ziffer 6 Satz 1 vorgesehene Erleichterung kann auch für eine beschränkte Zahl von Seitenfenstern zugelassen werden, die während der Fahrt geöffnet bleiben; Ziffer 6 Satz 2 ist anzuwenden. In diesem Falle muß sichergestellt sein, daß diese Seitenfenster bei Gefahr unverzüglich geschlossen werden. In das Schiffsattest ist ein entsprechender Vermerk unter Bezeichnung dieser Fenster aufzunehmen."
  10. Anlage D erhält die aus der Anlage zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

#### § 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt auch im Land Berlin.

#### § 3

Diese Verordnung gilt nicht im Saarland.

#### § 4

Diese Verordnung tritt am 1. April 1959 in Kraft.

Bonn, den 3. März 1959.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seeböhm

Anlage D

Rettungsmittel, Sinksicherheit, Stabilität und besondere Einrichtungen der Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen sowie Berechnung der höchstzulässigen Fahrgastzahl

I. ABSCHNITT  
**Rettungsmittel auf Fahrzeugen zur Beförderung von Fahrgästen**  
 (Artikel 27 Ziff. 3)

Es müssen folgende Rettungsmittel vorhanden sein:

1. Einzelrettungsmittel  
 a) Rettungsringe

Größte Länge des Schiffes nach dem Eichschein	Zahl der Fahrgäste	Zahl der Rettungsringe
bis 20 m	—	2
20 m bis 35 m	bis 300	4
20 m bis 35 m	über 300	6
35 m bis 50 m	bis 600	6
35 m bis 50 m	über 600	8
50 m und darüber	bis 900	8
50 m und darüber	über 900 bis 1200	10
50 m und darüber	über 1200	12

Die Rettungsringe müssen eine Tragfähigkeit von mindestens 10 kg haben. Jede Stelle, an der ein Rettungsring hängen muß, ist durch eine Aufschrift kenntlich zu machen.

b) Schwimmwesten

Für die Besatzung müssen Schwimmwesten vorhanden sein, welche eine Tragfähigkeit von mindestens 7 kg haben müssen.

c) Nachen

Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen mit einer höchstzulässigen Zahl von mehr als 400 Fahrgästen oder einer Wasserverdrängung im Leerzustande von 70 t oder mehr müssen mindestens einen Nachen mitführen.

Der Nachen muß sicksicher, von ausreichender Stabilität und mit einem Fahrgeschirr versehen sein; er muß jederzeit verwendungsbereit sein.

Der Nachen muß einen Mindestrauminhalt von 1,50 m<sup>3</sup> haben. Der Rauminhalt der Luftkästen hölzerner Nachen muß mindestens 5% des Rauminalts des Nachens betragen. Bei Nachen aus anderem Material muß der Rauminhalt der Luftkästen diesem entsprechend größer sein. Der Nachen darf nur für diejenige Anzahl von Personen vorgesehen werden, die dem nach unten abgerundeten Vierfachen seines Rauminalts in m<sup>3</sup> entspricht.

2. Sammelrettungsmittel

Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen müssen für jeden an Bord befindlichen Fahrgast

ein geeignetes Rettungsmittel (z. B. Kunststoffblöcke oder schwimmfähige Sitzkissen) mit einem Mindestauftrieb von 7 kg griffbereit mitführen.

Jedoch sind Fahrzeuge, welche den Bestimmungen des Artikels 28a Ziff. 2 Satz 1 bis 4 in Verbindung mit Anlage D Abschnitt II Ziff. 2 bis 8 genügen, von der Mitführung dieser Rettungsmittel befreit.

II. ABSCHNITT  
**Sinksicherheit und Leckstabilität der Fahrgastschiffe**  
 (Artikel 28 a Ziff. 2)

1. Begriffsbestimmungen für Abschnitt II

Der Berechnung der wasserdichten Unterteilung und der Leckstabilität des Schiffskörpers sind, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, folgende Begriffsbestimmungen zugrunde zu legen:

Schottenladelinie

die Wasserlinie, die der Festlegung der wasserdichten Unterteilung des Schiffskörpers zugrunde zu legen ist.

Länge des Schiffes

die zwischen den Loten an den äußersten Enden der Schottenladelinie gemessene Länge.

Breite des Schiffes

die äußerste Breite zwischen den Außenkanten der Spanten, gemessen in Höhe oder unterhalb der Schottenladelinie.

Tiefgang des Schiffes

der senkrechte Abstand von dem tiefsten Punkt des Schiffskörpers an der Außenkante der Spanten mittschiffs bis zur Schottenladelinie.

Flutbarkeit eines Raumes

der in Hundertsteln ausgedrückte Bruchteil dieses Raumes, der durch Wasser eingenommen werden kann. Erstreckt sich ein Raum über die Tauchgrenze hinaus nach oben, so ist sein Inhalt nur bis zur Höhe der Tauchgrenze zu messen.

Maschinenraum

der von der Außenhaut des Schiffskörpers an den Außenkanten der Spanten, der Tauchgrenze und den äußersten wasserdichten Hauptquerschotten begrenzte Raum, welcher die für die Haupt- und Hilfsantriebsmaschinen sowie die für etwa vorhandene Kessel vorgesehenen Räume umschließt. Zum Maschinenraum zählt ferner der Inhalt der vom Maschinenraum aus flutbaren Bunker und Tanks.

**Fahrgasträume**

Räume, die der Unterbringung und dem Gebrauch der Fahrgäste dienen, unter Ausschluß von Proviant-, Vorrats-, Gepäck- und Posträumen. Zu den Fahrgasträumen zählen auch Räume unterhalb der Tauchgrenze, die der Unterbringung und dem Gebrauch der Schiffsbesatzung dienen.

**Inhalt von Räumen**

der auf Mallkante errechnete Rauminhalt.

**2. Tauchgrenze**

- a) Als Tauchgrenze im Sinne des Artikels 28a Ziff. 2 ist eine Linie anzunehmen, die mindestens 0,10 m unterhalb der Oberkante desjenigen Decks, bis zu dem die Querschotte hinaufgeführt sind (Schottendeck), und mindestens 0,10 m unterhalb des tiefsten, nicht wasserdichten Punktes an der Bordwand verläuft.
- b) Bei Fahrgast Schiffen, die kein durchlaufendes Schottendeck haben, ist bei dem Nachweis der Erfüllung der Bedingungen des Artikels 28a Ziff. 2 Satz 1 eine durchlaufende Tauchgrenze anzunehmen. Diese darf an keinem Punkt weniger als 0,10 m unterhalb der Oberkante des Decks (an der Bordwand) liegen, bis zu dem die betreffenden Schotte und die Außenhaut wasserdicht hochgeführt sind. Sie muß ferner mindestens 0,10 m unterhalb des tiefsten, nicht wasserdichten Punktes (an der Bordwand) angenommen werden.
- c) Bei Festlegung der Tauchgrenze ist von der Oberkante des Schottendecks auszugehen, wenn die Seitenfenster wasserdicht und sonstige Öffnungen in der Außenhaut gegen das unbeabsichtigte Eindringen von Wasser gesichert sind. Als wasserdicht werden nur solche Seitenfenster angesehen, die sich nicht öffnen lassen und eine ausreichende Wasserdichtigkeit und Festigkeit besitzen.
- d) Die Anzahl der Öffnungen in der Außenhaut, die hiernach nicht als wasserdicht gelten, muß auf das Mindestmaß beschränkt sein, das die Bauart und der Betrieb des Fahrgast Schiffes zulassen. Jede derartige Öffnung muß wasserdicht geschlossen werden können.

**3. Flutbarkeit**

- a) Die zulässige Länge einer Abteilung ist deren flutbare Länge. Der Bestimmung der flutbaren Länge ist eine einheitliche mittlere Flutbarkeit von 95% zugrunde zu legen.
- b) Wird durch eine Berechnung nachgewiesen, daß die mittlere Flutbarkeit in irgendeiner Abteilung kleiner ist als 95%, so kann der errechnete Wert eingesetzt werden.
- c) Bei einer solchen Berechnung sind mindestens folgende Werte für die Flutbarkeit einzusetzen:

Fahrgasträume	95 %
Maschinenräume	85 %

Lade-, Kohlen- und Vorratsräume 75 %  
 Doppelböden, Oiltanks und sonstige Tanks 0 % oder 95 %  
 je nachdem, ob die Tanks für das auf der Schottenladelinie schwimmende Fahrgast Schiff seiner Bestimmung entsprechend als voll oder leer angenommen werden müssen.

**4. Kleinste zulässige Länge der Abteilungen**

- a) Der Abstand zwischen den wasserdichten Querschotten einer Abteilung darf 8% der Länge des Schiffes + 2 m nicht unterschreiten. Wenn die Schottenrechnung eine kleinere flutbare Länge ergibt, ist diese maßgeblich.
- b) Die Länge der ersten Abteilung hinter dem Kollisionsschott darf kleiner sein als 8% der Länge des Schiffes + 2 m. Der Abstand zwischen dem vorderen Lot und dem hinteren Querschott dieser Abteilung darf jedoch dieses Maß nicht unterschreiten. Sofern die Schottenrechnung eine kleinere flutbare Länge ergibt, ist diese maßgeblich.
- c) Der Abstand des Kollisionsschotts vom vorderen Lot darf 4% der Länge des Schiffes nicht unterschreiten und 4% der Länge des Schiffes + 2 m nicht überschreiten.

**5. Zulässige Vergrößerung der flutbaren Länge**

Enthält eine wasserdichte Abteilung örtliche Unterteilungen und wird nachgewiesen, daß nach einer angenommenen seitlichen Beschädigung, die sich über eine Länge von 8% der Länge des Schiffes + 2 m erstreckt, nicht die gesamte Abteilung überflutet wird, so kann eine entsprechende Vergrößerung der flutbaren Länge zugelassen werden. Das tragende Volumen an der unbeschädigten Seite darf in diesem Fall nicht größer als an der beschädigten Seite angenommen werden.

**6. Besondere Vorschriften für die Querschotte**

- a) Die wasserdichten Querschotte müssen bis zum Schottendeck hochgeführt und vollkommen dicht sein. Das Hinterpiekschott darf nur dann unterhalb des Schottendecks enden (Artikel 28a Ziff. 1 Satz 3), wenn der Sicherheitsgrad der wasserdichten Unterteilung des Schiffskörpers hierdurch nicht verringert wird.
- b) Wasserdicht verschließbare Öffnungen und Schotttüren in wasserdichten Querschotten sind nur zulässig, wenn betriebstechnische Gründe es erfordern. Die schnelle und sichere Verschließbarkeit solcher Öffnungen und Türen muß durch den Einbau geeigneter Einrichtungen gewährleistet sein.
- c) Werden die in Buchstabe b genannten Öffnungen und Türen zugelassen, ist in das Schiffsattest folgende Betriebsvorschrift aufzunehmen:  
 „Alle Öffnungen und Türen in wasserdichten Querschotten müssen während der Fahrt

wasserdicht geschlossen sein, außer wenn der Schiffsbetrieb ein Öffnen unbedingt erfordert."

- d) Ein Querschott darf mit einer Schottversetzung versehen sein, wenn alle Teile dieser Versetzung innerhalb senkrechter Ebenen liegen, die von der Außenhaut  $\frac{1}{3}$  der Breite des Schiffes entfernt sind, gemessen im rechten Winkel zur Mittschiffsebene in Höhe der Schottenladelinie. Dieses Maß darf bis auf  $\frac{1}{10}$  der Breite des Schiffes verringert werden, wenn ein Bergholz in Höhe des Schottendecks und ein zweites Bergholz unmittelbar über der Schottenladelinie angebracht ist. Die Berghölzer müssen mindestens 0,20 m breit sein.

**7. Abweichungen**

Die Untersuchungskommission kann an Stelle der in Artikel 28a Ziff. 1 und 2 und in Ziffer 1 bis 6 dieses Abschnitts vorgeschriebenen Konstruktionen auch andere Konstruktionen zulassen, welche die Schwimmfähigkeit im Leckfalle in gleicher Weise sichern.

**8. Leckstabilität**

Der rechnerische Nachweis der genügenden Leckstabilität ist als erbracht anzusehen, wenn er ergibt, daß entweder eine metazentrische Höhe von 25 % der metazentrischen Höhe des intakten Schiffskörpers oder eine metazentrische Höhe von 0,25 m nach Eintritt des Leckfalles noch vorhanden ist. Dabei ist das Gewicht der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste gleichmäßig auf den Decks verteilt anzunehmen.

**9. Ausnahmen**

Die Bestimmungen dieses Abschnitts brauchen nicht zu erfüllen

- a) Fahrgastschiffe der Gruppe I im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 mit einer Länge L von weniger als 35 m oder mit einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von weniger als  $400 + (L - 35) \times 3$ ;
- b) Fahrgastschiffe der Gruppe II im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 mit einer Länge L von weniger als 35 m oder mit einer höchstzulässigen Fahrgastzahl von weniger als  $200 + (L - 35) \times 3$ .

Jedoch müssen Fahrgastschiffe, deren Länge 20 m oder mehr beträgt, den Vorschriften der Ziffer 4 Buchstabe c und Ziffer 6 dieses Abschnitts entsprechen. Abweichend von Ziffer 6 Buchstabe a Satz 2 darf das Hinterpiekschott unterhalb des Schottendecks enden, wenn beim Fluten der beiden hinteren Abteilungen, die Hinterpiek dabei einbezogen, der Schiffskörper nicht über das Schottendeck einsinkt.

Als Länge L des Schiffes ist hierbei maßgeblich der Abstand zwischen den Loten an den äußersten Enden der Wasserlinie, die der Festlegung einer wasserdichten Unterteilung des Schiffskörpers zugrunde zu legen wäre (Schottenladelinie).

III. ABSCHNITT  
**Stabilität der Fahrzeuge  
 zur Beförderung von Fahrgästen**  
 (Artikel 28 a Ziff. 3)

**1. Krängungskräfte und -momente, zulässiger Krängungswinkel**

Der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität ist als erbracht anzusehen, wenn er ergibt, daß die Krängung bei der höchstzulässigen Fahrgastzahl (welche die nach Abschnitt IV Ziff. 1 berechnete Zahl der Fahrgäste nicht überschreiten darf), bei voller Ausrüstung und Bemannung des Fahrzeugs, bei halber Füllung der Brennstoff- und Verbrauchswassertanks oder -behälter und bei Einhaltung eines Sicherheitsabstandes nach Ziffer 5 unter Einwirkung

- a) einer seitlichen Verschiebung aller an Bord befindlichen Fahrgäste nach Ziffer 2,  
 b) eines gleichzeitigen Winddruckes auf die austauchende Fläche des Überwasserlängsschnittes von  $10 \text{ kg/m}^2$ ,  
 c) einer gleichzeitigen Zentrifugalkraft beim Rudern nach Ziffer 4

einen Winkel von  $12^\circ$  nicht überschreitet. Der allein durch eine seitliche Verschiebung der Fahrgäste hervorgerufene Krängungswinkel darf  $10^\circ$  nicht überschreiten.

**2. Seitliche Verschiebung des Gewichts der Fahrgäste**

- a) Für die seitliche Verschiebung - e - des Gesamtgewichts der Fahrgäste auf einem Deck sind folgende Werte einzusetzen:

Breite des Fahrzeugs nach dem Eichschein m	Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen der			
	Gruppe I	Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV
bis 2,5	0,1	0,2	0,1	0,2
über 2,5 bis 4,5	0,125	0,2	0,125	0,2
über 4,5	0,15*)	0,25*)	0,15	0,25

× Decksbreite

\*) Bei über 4,5 m breiten Fahrzeugen der Gruppen I und II, deren Kiel vor dem 1. April 1959 gelegt worden ist, tritt an Stelle der Tabellenwerte:  
 bei Fahrzeugen der Gruppe I der Wert  $0,125 \times \text{Decksbreite}$ ,  
 bei Fahrzeugen der Gruppe II der Wert  $0,2 \times \text{Decksbreite}$ .

Decksbreite im Sinne dieser Bestimmungen ist die größte nutzbare Breite des jeweiligen Decks in Höhe der Sitzflächen.

- b) Wenn ein Deck teilweise mit festen Bänken, Nachen, kleinen Deckshäusern oder dergleichen besetzt ist, so ist die seitliche Verschiebung - e - des Gewichts der in diesem Bereich untergebrachten Fahrgäste wie folgt zu errechnen:

bei Fahrzeugen der Gruppen I und III unter Zugrundelegung eines Verdichtungsverhältnisses von  $3\frac{3}{4}$  Personen je  $\text{m}^2$ ,

bei Fahrzeugen der Gruppen II und IV unter Zugrundelegung eines Verdichtungsverhältnisses von  $3\frac{1}{2}$  Personen je  $\text{m}^2$ .

- c) Auf Bänken ist für jeden Fahrgast eine Sitzfläche von 0,5 m Breite anzunehmen.

### 3. Höhengschwerpunkt und Gewicht der Fahrgäste

Der Höhengschwerpunkt eines Fahrgastes ist mit 1,0 m über Seite des jeweiligen Decks mittschiffs ohne Berücksichtigung von Sprung und Bucht, sein Gewicht mit 75 kg einzusetzen. Kinder zählen voll als Fahrgäste.

### 4. Krängung beim Ruderlegen

Die Krängung beim Ruderlegen ist mit der im Drehkreis bei der halben Maschinenleistung der Antriebsmaschinen erreichbaren Geschwindigkeit und dem dazugehörigen geringstmöglichen Drehkreisdurchmesser zu berechnen. Maschinenleistung im Sinne dieser Bestimmung ist die Dauerleistung (normale Marschleistung) der Antriebsmaschinen. Das durch die Ruderblätter gegebenenfalls wirksam werdende Stützmoment kann bei der Berechnung berücksichtigt werden. Wenn der Krängungswinkel im Drehkreis durch Versuch nachgewiesen wird, ist der hierbei ermittelte Wert in die Berechnung einzusetzen.

Die Zentrifugalkraft beim Ruderlegen (Ziffer 1 Buchstabe c) kann unberücksichtigt bleiben, wenn das Verhältnis zwischen der Länge des Fahrzeugs und der Breite des Fahrwassers im allgemeinen die Durchführung eines Drehkreises bei halber Maschinenleistung nicht zuläßt.

### 5. Sicherheitsabstand

- a) In gekrängter Lage muß ein Sicherheitsabstand von der Oberkante des Hauptdecks bzw. von der Unterkante tiefer gelegener Öffnungen bis zur Wasseroberfläche verbleiben.

- b) Bei Fahrzeugen, deren Seitenfenster wasserdicht und deren sonstige Öffnungen in der Außenhaut gegen das unbeabsichtigte Eindringen von Wasser gesichert sind, wird der Sicherheitsabstand (Buchstabe a) von der Oberkante der Seite des Hauptdecks an dem tiefsten Punkt des Decksprunges gerechnet; er muß mindestens 0,20 m betragen. Abschnitt II Ziff. 2 Buchstabe c Satz 2 ist anzuwenden.

- c) Sind Seitenfenster, die geöffnet werden können, und sonstige ungesicherte Öffnungen in der Außenhaut vorhanden, wird der Sicherheitsabstand (Buchstabe a) von der Unterkante dieser Öffnungen gerechnet; er muß mindestens 0,10 m betragen.

Der Sicherheitsabstand von der Wasseroberfläche bis zur Oberkante der Seite des Hauptdecks an dem tiefsten Punkt des Decksprunges darf jedoch nicht weniger als 0,20 m betragen.

## IV. ABSCHNITT

### Berechnung der höchstzulässigen Fahrgastzahl (Artikel 28 a Ziff. 4)

#### 1. Berechnung nach der Nutzfläche

- a) Der Berechnung der Zahl der Fahrgäste, welche auf keinen Fall überschritten werden darf, sind die Flächen und Räume des Fahrzeugs zugrunde zu legen, die regelmäßig zum

Aufenthalt der Fahrgäste bestimmt sind. Räume, die von den Fahrgästen im allgemeinen nicht aufgesucht werden oder schlechte Zugangsmöglichkeiten haben, sind in die Berechnung nicht einzubeziehen.

Nicht einzubeziehen sind ferner Räume unter dem Hauptdeck. Im Hauptdeck versenkte Räume mit großen Fenstern dürfen jedoch mitgerechnet werden.

Bei Fahrzeugen der Gruppen II und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 sind Schlafräume für Fahrgäste (Kabinen und Säle) nicht einzubeziehen.

- b) Die Flächen und Räume sind durch Messungen zu ermitteln. Abzuziehen sind Treppen, Verbindungsgänge und Flächen, die zeitweilig oder dauernd dem Schiffsbetrieb dienen, auch wenn ihr Betreten durch die Fahrgäste nicht verboten ist. Hierzu gehören z. B. auch Flächen, die von Ausrüstungsstücken dauernd beansprucht werden, und Flächen unter Nachen, sofern diese nicht so hoch angebracht sind, daß die Fahrgäste sich darunter aufhalten können. Aufbauten, deren Oberflächen als Sitzplätze benutzt werden können, sind in die Berechnung mit einzubeziehen.

- c) Auf den Quadratmeter des errechneten Flächeninhalts werden gerechnet:

bei Fahrzeugen der Gruppen I und III bis zu 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fahrgäste,

bei Fahrzeugen der Gruppen II und IV bis zu 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Fahrgäste.

- d) Abweichend von Buchstabe c können auf Fahrzeugen der Gruppen I und III, die keinen Wirtschaftsbetrieb unterhalten, für Fahrten bis zu 50 km bis zu 3 Fahrgäste je Quadratmeter zugelassen werden, wenn ihre nach Ziffer 2 dieses Abschnitts festgesetzte höchstzulässige Fahrgastzahl 250 nicht überschreitet.

#### 2. Berechnung nach der Stabilität

Die höchstzulässige Fahrgastzahl ist so festzusetzen, daß den Anforderungen des Abschnitts III genügt wird.

#### 3. Zusätzliche Bestimmungen für Fahrzeuge der Gruppen III und IV

Bei Fahrzeugen der Gruppen III und IV im Sinne des Artikels 28 Ziff. 1 darf die höchstzulässige Fahrgastzahl nicht höher festgesetzt werden als der jeweils kleinere der beiden folgenden Werte:

bei Fahrzeugen der Gruppe III	bei Fahrzeugen der Gruppe IV
$\frac{L^2}{7,5}$ oder 300	$\frac{L^2}{20}$ oder 200

(L = Länge des Fahrzeugs in m nach dem Eichschein)

## V. ABSCHNITT

### Besondere Bauvorschriften für Fahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen (Artikel 28 a Ziff. 6)

1. Die nicht zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Teile des Fahrzeugs sind gegen das Betreten

Unbefugter durch geeignete Mittel zu sichern; insbesondere müssen die Zugänge zum Ruderstand und zum Maschinen- und Motorenraum abgesperrt sein und an auffälliger Stelle den Anschlag tragen: „Zutritt verboten“.

2. Die zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten, nicht geschlossenen Teile der Decks müssen mit einem festen Schanzkleid oder einer Reeling von mindestens 0,90 m Höhe umgeben sein. Die Reeling ist auch in ihrem unteren Teil so zu sichern, daß Kinder nicht hindurchfallen können.
3. Die Verbindungsgänge und -treppen zwischen den für Fahrgäste bestimmten Teilen und Räumen des Fahrzeugs müssen mindestens 0,80 m breit sein. Die Treppen sind zu beiden Seiten mit Handleisten zu versehen. Führt zu einem Teil oder einem Raum nur ein Verbindungsgang, so muß dessen Breite mindestens 1 m betragen. Bei kleineren Fahrzeugen ist auch hier ein Maß von 0,80 m ausreichend, doch müssen in diesem Fall Räume, die mehr als 30 Fahrgäste fassen, einen Notausgang oder eine Notöffnung besitzen.
4. Für mindestens ein Drittel der höchstzulässigen Zahl von Fahrgästen müssen gegen Regen geschützte Aufenthaltsräume vorhanden sein.
5. Alle Wasserzapfstellen in den Wirtschaftsräumen und in den den Fahrgästen zugänglichen Räumen

müssen so eingerichtet sein, daß durch sie Wasser weder aus dem Wasserlauf noch aus der Maschine entnommen werden kann. Ausgenommen hiervon sind Zapfstellen an Waschbecken, welche die Aufschrift „Kein Trinkwasser“ tragen.

6. Auf Fahrzeugen, die bis zu 300 Fahrgäste befördern dürfen, muß für je 150 Personen mindestens ein Abort vorhanden sein. Auf Fahrzeugen für mehr als 300 Fahrgäste sind für beide Geschlechter getrennte Aborte, und zwar mindestens einer für je 200 Fahrgäste, einzurichten, die Hälfte der Aborte für Männer kann aus Urinoirs bestehen. Die Aborte müssen neuzeitlichen und gesundheitlichen Anforderungen entsprechen.

#### VI. ABSCHNITT

#### Nachrichtenübermittlungsanlagen auf Fahrgastschiffen (Artikel 28 a Ziff. 7)

Die Nachrichtenübermittlungsanlagen müssen eine einwandfreie und schnelle gegenseitige Verständigung zwischen Schiffsführung und Besatzung ermöglichen. Außerdem müssen Lautsprecheranlagen vorhanden sein, mit denen die Schiffsführung den Fahrgästen Weisungen erteilen kann.

### Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt.

Vom 3. März 1959.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird verordnet:

#### Artikel 1

§ 35 Abs. 1 Nr. 4 der Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 722), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 4. Juli 1958 (Bundesgesetzbl. II S. 258), erhält folgende Fassung:

- „4. auf dem Neckar, der Mosel, der Saar, dem Schifffahrtsweg Rhein-Kleve sowie auf dem Main von der Mündung bis km 87,04 (Einfahrt in den Floßhafen Aschaffenburg) durch das Rheinschifferpatent. Das gleiche gilt auf dem Main oberhalb von km 87,04 für die Füh-

rung von leeren Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft.“

#### Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt auch im Land Berlin.

#### Artikel 3

Diese Verordnung gilt nicht im Saarland.

#### Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 3. März 1959.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seeborn

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Internationalen Übereinkommens über den Freibord der Kauffahrteischiffe  
(Inkrafttreten für Ghana).**

Vom 7. Februar 1959.

Das in London am 5. Juli 1930 unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Freibord der Kauffahrteischiffe (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 707) nebst Ergänzung vom 23. August 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 907) ist gemäß seinem Artikel 23 für Ghana am 22. Februar 1958 in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 26. Mai 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 742).

Bonn, den 7. Februar 1959.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Knappstein

**Gesetz zu dem Zusatzprotokoll vom 9. September 1957  
zum Abkommen vom 15. Juli 1931  
zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
zur Vermeidung der Doppelbesteuerung  
auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern.**

Vom 5. März 1959.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bern am 9. September 1957 unterzeichneten Zusatzprotokoll zum Abkommen vom 15. Juli 1931 zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern (Reichsgesetzbl. 1934 II S. 38) wird zugestimmt. Das Zusatzprotokoll wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Das Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

(2) Das Gesetz gilt im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an.

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem das Zusatzprotokoll nach seinem Abschnitt IV Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 5. März 1959.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Für den Bundeskanzler  
Der Bundesminister der Justiz  
Schäffer

Für den Bundesminister der Finanzen  
Der Bundesminister  
für wirtschaftlichen Besitz des Bundes  
Dr. Lindrath

Der Bundesminister des Auswärtigen  
von Brentano

**Zusatzprotokoll**  
zum Abkommen vom 15. Juli 1931  
zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
zur Vermeidung der Doppelbesteuerung  
auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

haben, um das am 15. Juli 1931 zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern abgeschlossene Abkommen und das zugehörige Schlußprotokoll zu ändern sowie um das Zusatzprotokoll vom 11. Januar 1934 und die Verhandlungsprotokolle vom 15. Juli 1931, 7. September 1940 und 2. November/8. Dezember 1943 zu diesem Abkommen zu ersetzen, das nachstehende Zusatzprotokoll vereinbart:

**I. Änderungen des Abkommens vom 15. Juli 1931**

**1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

„(2) Als direkte Steuern im Sinne dieses Abkommens werden insbesondere angesehen:

1. auf seiten der Bundesrepublik Deutschland:

- a) die Einkommensteuer,
- b) die Körperschaftsteuer,
- c) die Vermögensteuer,
- d) die Grundsteuer,
- e) die Gewerbesteuer,
- f) die Abgabe „Notopfer Berlin“;

2. auf seiten der Schweizerischen Eidgenossenschaft:

A. Steuern des Bundes:

- a) die Wehrsteuer,
- b) die Stempelabgabe auf Coupons,
- c) die Verrechnungssteuer,
- d) die Abzugssteuer auf Leistungen aus Lebensversicherungen;

B. Steuern der Kantone, Bezirke, Kreise und Gemeinden:

- a) vom Einkommen (Gesamteinkommen, Erwerbseinkommen, Vermögensertrag, Geschäftsertrag usw.);
- b) vom Vermögen (Gesamtvermögen, bewegliches und unbewegliches Vermögen, Geschäftsvermögen usw.) und vom Kapital.“

**2. Artikel 1 erhält folgenden neuen Absatz 3:**

„(3) Das Abkommen gilt für alle Steuerpflichtigen mit Wohnsitz in einem der beiden oder in beiden Staaten.“

**3. Artikel 2 Absätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:**

„(4) Gehören hypothekarisch gesicherte Forderungen einem Unternehmen der in Artikel 3 Abs. 1 bezeichneten Art, so werden solche Forderungen und Einkünfte daraus nur dann im Belegenheitsstaat besteuert, wenn die Forderung einen Bestandteil des Betriebsvermögens einer in diesem Staate befindlichen Betriebsstätte bildet; andernfalls werden solche Forderungen und Einkünfte daraus nur in dem Staate besteuert, in dem der Gläubiger seinen Wohnsitz hat.

(5) Hypothekarisch gesicherte Anleiheobligationen und Einkünfte daraus werden nach Artikel 6 besteuert.“

**4. Artikel 3 Absätze 5 und 6 werden durch folgenden Absatz 5 ersetzt:**

„(5) Betriebe von Unternehmen der Seeschifffahrt, der Binnenschifffahrt und der Luftfahrt sowie Einkünfte daraus werden nur in dem Staate besteuert, in dem sich der Ort der Leitung des Unternehmens befindet.“

**5. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgenden neuen Satz 3:**

„Freiberuflich tätige (Bühnen-, Rundfunk-, Fernseh-, Film-)Künstler, Berufssportler und Artisten werden ohne Rücksicht darauf, ob ihre Tätigkeit einen festen Mittelpunkt hat oder nicht, für Einkünfte aus öffentlichen Darbietungen nur in dem Staate besteuert, in dessen Gebiet die Tätigkeit ausgeübt wird.“

**6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:**

**„Artikel 6**

(1) Bewegliches Kapitalvermögen und Einkünfte daraus werden nur in dem Staate besteuert, in dem der Gläubiger seinen Wohnsitz hat.

(2) Soweit in einem der beiden Staaten die Steuern von inländischen Dividenden und Zinsen im Abzugsweg (an der Quelle) erhoben werden, wird das Recht zur Vornahme des Steuerabzugs durch die Bestimmung des Absatzes 1 nicht berührt.

(3) Die Steuern von Dividenden und Zinsen, die einer der beiden Staaten im Abzugsweg (an der Quelle) erhebt, sind dem Gläubiger mit Wohnsitz im anderen Staat auf Antrag zu erstatten:

- a) bei Dividenden oder bei Zinsen aus Wandelanleihen und Gewinnobligationen in Höhe des Betrages, der 15 vom Hundert der Dividenden oder Zinsen übersteigt;
- b) bei anderen Zinsen in Höhe des Betrages, den der steuererhebende Staat einem Gläubiger mit Wohnsitz in seinem Gebiet auf seine Steuern anrechnet, mindestens aber in Höhe des Betrages, der 5 vom Hundert der Zinsen übersteigt.

(4) Sobald in der Bundesrepublik Deutschland der Satz der Körperschaftsteuer für ausgeschüttete Gewinne nicht mehr niedriger ist als der Steuersatz für nicht ausgeschüttete Gewinne oder sich der Unterschied zwischen den beiden Steuersätzen auf 5 vom Hundert oder weniger verringert, ermäßigt sich der in Absatz 3 Buchstabe a festgesetzte Satz auf 10 vom Hundert.

(5) Die im Abzugsweg (an der Quelle) erhobenen Steuern, für die in Absatz 3 eine Erstattung nicht vorgesehen ist, werden auf Antrag in dem Staat, in dem der Gläubiger seinen Wohnsitz hat, auf die Steuern für diese Dividenden und Zinsen angerechnet.“

**7. Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:**

„(4) Im Sinne dieses Abkommens gilt als Wohnsitz juristischer Personen sowie der Anstalten und Personenvereinigungen, die als solche der Besteuerung unterliegen, der Ort, wo sie ihren Sitz haben. Bei Stiftungen und sonstigen Vermögensmassen gilt als Wohnsitz der Ort der Leitung.“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

(1) Als Erbschaftsteuern im Sinne dieses Abkommens werden insbesondere angesehen:

1. auf seiten der Bundesrepublik Deutschland: die Erbschaftsteuer und die etwa künftig an deren Stelle tretenden oder neu hinzutretenden entsprechenden Steuern;
2. auf seiten der Schweizerischen Eidgenossenschaft: die derzeit von den Kantonen, Bezirken, Kreisen und Gemeinden erhobenen Erbschaftssteuern (Erbanfall- und Nachlaßsteuern) sowie die etwa künftig an deren Stelle tretenden oder neu hinzutretenden entsprechenden Steuern, Abgaben und Gebühren.

(2) Dieses Abkommen gilt für Nachlaßvermögen einer Person, die zur Zeit ihres Todes in einem der beiden oder in beiden Staaten ihren Wohnsitz hatte.

(3) Dieses Abkommen bezieht sich nicht auf die Besteuerung von Schenkungen und Zweckzuwendungen unter Lebenden unbeschadet der Bestimmung des Artikels 13 Abs. 2 sowie ferner nicht auf die Fälle, in denen der Nachlaß oder der Erwerber von Nachlaßvermögen ohnehin nur den Erbschaftsteuern eines der beiden Staaten unterworfen ist.“

9. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Unbewegliches Vermögen einschließlich Zubehör ist den Erbschaftsteuern nur in dem Staat unterworfen, in dem dieses Vermögen liegt; Artikel 2 findet entsprechende Anwendung.“

10. Artikel 13 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Legt ein Steuerpflichtiger dar, daß Maßnahmen der Finanz- oder Steuerbehörden in den beiden Staaten für ihn die Wirkung einer Besteuerung gehabt haben, die den Grundsätzen dieses Abkommens widerspricht, so kann er sich, unbeschadet eines innerstaatlichen Rechtsmittels, an die zuständige oberste Verwaltungsbehörde des Staates wenden, in dem er seinen Wohnsitz hat. Werden die Einwendungen für begründet erachtet, so soll diese Verwaltungsbehörde versuchen, sich mit der zuständigen obersten Verwaltungsbehörde des anderen Staates zu verständigen, um in billiger Weise eine Doppelbesteuerung zu vermeiden.“

**II. Änderungen des Schlußprotokolls zum Abkommen vom 15. Juli 1931**

11. Das Schlußprotokoll zu Artikel 1 und 9 erhält folgende Fassung:

„Zu den Artikeln 1 und 9

(1) Die in den Artikeln 1 und 9 enthaltenen Aufzählungen der Steuern, die in den beiden Staaten als direkte Steuern und Erbschaftsteuern im Sinne dieses Abkommens gelten, sind nicht abschließend.

(2) Die zuständigen obersten Verwaltungsbehörden der beiden Staaten werden am Ende jedes Jahres einander die eingetretenen Änderungen der in jedem Staate bestehenden direkten Steuern und Erbschaftsteuern mitteilen.

(3) Zweifel werden im Einvernehmen zwischen den zuständigen obersten Verwaltungsbehörden der beiden Staaten geklärt werden.

(4) Das Abkommen findet keine Anwendung auf die an der Quelle erhobenen Abgaben von Lotteriegewinnen.“

12. Das Schlußprotokoll zu Artikel 2 erhält folgenden neuen Absatz 3:

„(3) Als hypothekarisch gesicherte Forderungen im Sinne des Artikels 2 gelten auch die Grundschuld des deutschen Rechts und die Gült des schweizerischen Rechts.“

13. Das Schlußprotokoll zu Artikel 2 und 10 erhält folgende Fassung:

„Zu den Artikeln 2 und 10

(1) Zum unbeweglichen Vermögen im Sinne der Artikel 2 und 10 gehört auch das unbewegliche Betriebsvermögen.

(2) Schweizerfranken-Grundschulden, auf die das Abkommen vom 6. Dezember 1920 und das Zusatzabkommen vom 25. März 1923 Anwendung finden, werden zu den Vermögen- und Erbschaftsteuern nur in dem Staat herangezogen, in dem der Gläubiger (Erblasser) seinen Wohnsitz hat.“

14. Das Schlußprotokoll wird wie folgt ergänzt:

„Zu den Artikeln 2 bis 12

Dieses Abkommen beschränkt nicht das Recht jedes der beiden Staaten, die Steuern für die ihm zur Besteuerung überlassenen Vermögensteile, Einkünfte oder Teile des Nachlasses nach dem Satz zu erheben, der dem gesamten Vermögen, Einkommen, Nachlaß, Erbteil oder Erwerb von Todes wegen entspricht.“

15. Absatz 3 des Schlußprotokolls zu Artikel 3 erhält folgenden neuen Satz 2:

„Satz 1 gilt auch für die Beteiligung an einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung.“

16. Das Schlußprotokoll zu Artikel 3 erhält folgende neue Absätze 7 und 8:

„(7) Die Tatsache, daß ein Vertreter im Sinne des Absatzes 1 ein Lager von Waren des vertretenen Unternehmens des einen Staates unterhält (insbesondere Kommissionslager und Lager bei Vermittlungsagenten), begründet für das vertretene Unternehmen keine Betriebsstätte im anderen Staat.

(8) Artikel 3 Abs. 5 gilt auch:

a) wenn der Betrieb der Schiff- oder Luftfahrt mit gecharterten oder gemieteten Fahrzeugen durchgeführt wird;

b) für Agenturen, soweit deren Tätigkeit unmittelbar mit dem Betrieb der Schiff- oder Luftfahrt oder dem Zubringerdienst zusammenhängt;

c) für Beteiligungen von Unternehmen der Schiff- oder Luftfahrt an einem Pool, einer gemeinsamen Betriebsorganisation oder einer internationalen Betriebskörperschaft.“

17. Das Schlußprotokoll zu Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Zu Artikel 4

(1) Abweichend von Artikel 4 werden Ruhegehälter, Witwen- und Waisens pensionen und andere Bezüge oder geldwerte Vorteile für frühere Dienstleistung nur in dem Staate besteuert, in dem der Steuerpflichtige seinen Wohnsitz hat.

(2) Personen, die ständig oder vorwiegend an Bord von Schiffen oder Flugzeugen eines Unternehmens der Schiff- oder Luftfahrt Dienst leisten, gelten bei Anwendung von Artikel 4 Abs. 1 als in demjenigen der beiden Staaten erwerbstätig, in dem sich der Ort der Leitung des Unternehmens befindet. Wenn in diesem Staate die Einkünfte aus derartiger Arbeit nicht besteuert werden, hat der Staat, in dem die Person ihren Wohnsitz hat, das Besteuerungsrecht für diese Einkünfte.

(3) Abweichend von Artikel 4 Abs. 1 werden Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit nur in dem Staate besteuert, in dem der Arbeitnehmer seinen Wohnsitz hat, wenn dieser Arbeitnehmer

- a) sich nur vorübergehend insgesamt nicht länger als 183 Tage während eines Kalenderjahres im Gebiete des anderen Staates aufhält,
- b) für seine während dieser Zeit ausgeübte Tätigkeit von einem Arbeitgeber entlohnt wird, der seinen Wohnsitz in dem erstgenannten Staat hat, und
- c) für seine Tätigkeit nicht zu Lasten einer in dem anderen Staate befindlichen Betriebsstätte des Arbeitgebers entlohnt wird.

(4) Vergütungen (Tantiemen, Sitzungsgelder und feste Vergütungen), die die Mitglieder eines Aufsichts- oder Verwaltungsrates in dieser Eigenschaft erhalten, werden nur in dem Staate besteuert, in dem die Gesellschaft, die diese Beträge zahlt, ihren Wohnsitz hat. Die Steuer darf 25 vom Hundert der Bruttovergütungen nicht übersteigen, wenn der Empfänger seinen Wohnsitz im anderen Staat hat."

18. Das Schlußprotokoll zu Artikel 4 und 7 wird aufgehoben.

19. Das Schlußprotokoll zu Artikel 5 erhält folgenden neuen Absatz 4:

„(4) Zu den in Artikel 5 bezeichneten Einkünften gehören auch:

- a) Bezüge aus öffentlichen Mitteln für gegenwärtige oder frühere Erfüllung der Wehrpflicht, einschließlich der Unterhaltsbeiträge, die Angehörigen zum Wehrdienst Eingezogener gewährt werden;
- b) Pensionen, Leibrenten sowie andere wiederkehrende oder nicht wiederkehrende Bezüge, die von einem der beiden Staaten oder einer anderen juristischen Person des öffentlichen Rechts eines der beiden Staaten als Vergütung für einen Schaden gewährt werden, der als Folge von Kriegshandlungen oder politischer Verfolgung entstanden ist.“

20. Das Schlußprotokoll wird wie folgt ergänzt:

„Zu Artikel 6

(1) Artikel 6 Abs. 1 gilt entsprechend für Einkünfte aus der Veräußerung von beweglichem Kapitalvermögen.

(2) Dividenden im Sinne des Artikels 6 sind Einkünfte aus Aktien, Kuxen, Genußscheinen, Gründeranteilen und ähnlichen Gesellschaftsanteilen in Wertpapierform. Wie Dividenden sind auch die Ausschüttungen auf Anteilscheine einer Kapitalanlagegesellschaft mit Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland zu behandeln.

(3) Zinsen im Sinne des Artikels 6 sind vorbehaltlich des Artikels 2 Einkünfte aus Darlehen, Obligationen, Kassenscheinen, Schuldverschreibungen oder aus irgendeiner anderen Schuldverpflichtung.

(4) Der in Artikel 6 Abs. 3 Buchstabe a festgesetzte Satz ermäßigt sich auf 5 vom Hundert, wenn die Dividenden und Zinsen von einer Gesellschaft gezahlt werden, die ein Kraftwerk zur Ausnutzung der Wasserkraft des Rheinstromes zwischen dem Bodensee und Basel betreibt (Grenzkraftwerk am Rhein).

(5) Die in Artikel 6 Abs. 3 vorgesehene Erstattung ist innerhalb von zwei Jahren zu beantragen. Diese Frist gilt als eingehalten, wenn der Antrag bei der

für die Erstattung zuständigen Behörde innerhalb von zwei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres eingeht, in dem die Dividenden oder Zinsen fällig geworden sind. Der Antrag muß eine amtliche Bescheinigung über den Wohnsitz und über die Heranziehung zu den Steuern vom Einkommen oder vom Vermögen im Wohnsitzstaat enthalten. Die zuständigen obersten Verwaltungsbehörden der beiden Staaten werden sich über die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung der Erstattung verständigen.

(6) Die in Artikel 6 Abs. 5 vorgesehene Anrechnung der im Abzugsweg (an der Quelle) erhobenen Steuern wird nur vorgenommen:

- a) in der Bundesrepublik Deutschland bei den Steuern vom Einkommen für die in Artikel 6 Abs. 3 Buchstaben a und b bezeichneten Einkünfte;
- b) in der Schweiz bei der eidgenössischen Wehrsteuer für die in Artikel 6 Abs. 3 Buchstabe a bezeichneten Einkünfte.

(7) Angehörige einer diplomatischen oder konsularischen Vertretung eines der beiden Staaten, die die Staatsangehörigkeit ihres Entsendestaates besitzen, haben für die Anwendung des Artikels 6 ihren Wohnsitz im Entsendestaat, wenn die ihnen zufließenden Dividenden oder Zinsen dort zu den Steuern vom Einkommen herangezogen werden.

(8) Internationale Organisationen, ihre Organe und Beamten sowie das Personal diplomatischer oder konsularischer Vertretungen dritter Staaten, die in einem der beiden Staaten für die ihnen zufließenden Dividenden und Zinsen nicht zu den Steuern vom Einkommen herangezogen werden, haben keinen Anspruch auf die in Artikel 6 Abs. 3 vorgesehene Erstattung der im anderen Staat im Abzugsweg (an der Quelle) erhobenen Steuern.

(9) Der Staat, in dem die Steuer im Abzugsweg (an der Quelle) erhoben wird, räumt dem Gläubiger für das Erstattungsverfahren nach Artikel 6 Abs. 3 dieselben Rechtsmittel ein, die den Steuerpflichtigen mit Wohnsitz in seinem Gebiete zustehen.

(10) Artikel 6 Abs. 3 ist nicht anzuwenden, wenn die von einem der beiden Staaten im Abzugsweg (an der Quelle) erhobenen Steuern bereits nach den Gesetzen dieses Staates zu erstatten sind.“

21. Absatz 1 des Schlußprotokolls zu Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„(1) Artikel 8 gilt auch, wenn der Steuerpflichtige eine bevormundete Person ist.“

22. Absatz 4 des Schlußprotokolls zu Artikel 8 wird aufgehoben.

23. Das Schlußprotokoll zu Artikel 13 erhält folgenden neuen Absatz 2:

„(2) Zuständige oberste Verwaltungsbehörden im Sinne des Abkommens sind in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister der Finanzen und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Eidgenössische Steuerverwaltung.“

24. Das Schlußprotokoll zu Artikel 14 wird aufgehoben.

### III. Verhandlungs- und Zusatzprotokolle

(1) Die Verhandlungsprotokolle vom 15. Juli 1931, 7. September 1940 und 2. November/8. Dezember 1943 sowie das Zusatzprotokoll vom 11. Januar 1934 werden durch dieses Zusatzprotokoll ersetzt.

(2) Das Zusatzprotokoll vom 6. Juli 1956 bleibt neben diesem Zusatzprotokoll bestehen.

#### IV. Inkrafttreten und erstmalige Anwendung

(1) Dieses Zusatzprotokoll soll ratifiziert und die Ratifikationsurkunden sollen so bald als möglich in Bonn ausgetauscht werden; es tritt einen Monat nach dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(2) Dieses Zusatzprotokoll ist anzuwenden:

- a) auf die im Abzugsweg (an der Quelle) erhobenen Steuern von Dividenden und Zinsen, die nach dem 31. Dezember 1956 fällig werden;
- b) auf die sonstigen Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, die für die Zeit nach dem 31. Dezember 1958 erhoben werden;
- c) auf die Erbschaftsteuern von Nachlässen der Personen, die nach dem 31. Dezember 1958 sterben.

(3) Abweichend von Absatz 2 Buchstabe b sind die Ziffern 14 und 19 des Abschnitts II dieses Zusatzprotokolls auf die Steuern anzuwenden, die für die Zeit nach dem 31. Dezember 1956 erhoben werden. Ferner ist die in Artikel 6 Abs. 5 des Abkommens in der Fassung dieses Zusatzprotokolls vorgesehene Anrechnung der im Abzugsweg (an der Quelle) erhobenen Steuern in der Bundesrepublik Deutschland bei den Steuern vom Einkommen vorzunehmen, die für die Zeit nach dem 31. Dezember 1956 erhoben werden.

(4) Dieses Zusatzprotokoll bildet einen integrierenden Bestandteil des Abkommens. Es bleibt so lange in Geltung, als das Abkommen nicht von einem der beiden Staaten gemäß Artikel 15 Abs. 2 gekündigt wird.

(5) Die zuständigen obersten Verwaltungsbehörden der beiden Staaten werden ermächtigt, den Wortlaut des Abkommens und des zugehörigen Schlußprotokolls unter Berücksichtigung dieses Zusatzprotokolls zu veröffentlichen.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Zusatzprotokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am 9. September 1957 in zwei Urschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
gezeichnet:

Friedrich Holzapfel

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft  
gezeichnet:

Max Petitpierre

### Notenwechsel

Botschaft  
der  
Bundesrepublik Deutschland  
Bern

Eidgenössisches Politisches Departement

Bern, den 9. September 1957

Bern, den 9. September 1957

Herr Bundesrat,

Anlässlich der heutigen Unterzeichnung des Zusatzprotokolls zum Abkommen vom 15. Juli 1931 zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern beehre ich mich, Ihnen im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgendes mitzuteilen:

1. Das Zusatzprotokoll gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Zusatzprotokolls eine gegenteilige Erklärung abgibt. Bei Anwendung des Zusatzprotokolls auf das Land Berlin gelten die Bezugnahmen auf die Bundesrepublik Deutschland auch als Bezugnahmen auf das Land Berlin.
2. In Anbetracht der besonderen Rechtslage, die sich für das Saarland aus Kapitel II des deutsch-französischen Vertrages vom 27. Oktober 1956 zur Rege-

Herr Botschafter,

Anlässlich der heutigen Unterzeichnung des Zusatzprotokolls zum Abkommen vom 15. Juli 1931 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Deutschen Reich zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern und der Erbschaftsteuern haben Sie mir im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgendes mitgeteilt:

1. Das Zusatzprotokoll gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Zusatzprotokolls eine gegenteilige Erklärung abgibt. Bei Anwendung des Zusatzprotokolls auf das Land Berlin gelten die Bezugnahmen auf die Bundesrepublik Deutschland auch als Bezugnahmen auf das Land Berlin.
2. In Anbetracht der besonderen Rechtslage, die sich für das Saarland aus Kapitel II des deutsch-französischen Vertrages vom 27. Oktober 1956 zur Rege-

lung der Saarfrage ergibt, kann das Zusatzprotokoll auf dieses Gebiet zunächst keine Anwendung finden. Ich beehre mich daher, Ihnen vorzuschlagen, daß die Regierungen der beiden Staaten zu einem späteren Zeitpunkt in einem Notenwechsel vereinbaren, auf welche saarländischen Steuern und ab welchem Zeitpunkt das Zusatzprotokoll im Saarland anzuwenden ist.

Falls dieser Vorschlag die Billigung des Schweizerischen Bundesrats findet, soll die vorliegende Note und Ihre Antwortnote als eine Vereinbarung angesehen werden.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die erneute Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Friedrich Holzapfel

An den  
Vorsteher des Eidgenössischen  
Politischen Departements  
Herrn Bundesrat Dr. Max Petitpierre

Bern

lung der Saarfrage ergibt, kann das Zusatzprotokoll auf dieses Gebiet zunächst keine Anwendung finden. Ich beehre mich daher, Ihnen vorzuschlagen, daß die Regierungen der beiden Staaten zu einem späteren Zeitpunkt in einem Notenwechsel vereinbaren, auf welche saarländischen Steuern und ab welchem Zeitpunkt das Zusatzprotokoll im Saarland anzuwenden ist.

Ich beehre mich, Ihnen bekanntzugeben, daß dieser Vorschlag die Billigung des Schweizerischen Bundesrates findet. Ihre heutige Note und meine Antwortnote werden damit als eine Vereinbarung angesehen.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Max Petitpierre

Seiner Exzellenz  
Herrn Dr. Friedrich Holzapfel,  
außerordentlicher und bevollmächtigter  
Botschafter der Bundesrepublik  
Deutschland in der Schweiz,

Bern

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens Nr. 45 der Internationalen Arbeitsorganisation  
über die Beschäftigung von Frauen bei Untertagarbeiten in Bergwerken jeder Art.**

Vom 27. Januar 1959.

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 21. Juni 1935 angenommene Übereinkommen Nr. 45 über die Beschäftigung von Frauen bei Untertagarbeiten in Bergwerken jeder Art (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 624) ist nach seinem Artikel 5 Abs. 3 in Kraft getreten für

Japan	am	11. Juni 1957
Marokko	am	20. September 1957
Tunesien	am	15. Mai 1958
Polen	am	15. Juni 1958
die Dominikanische Republik	am	12. August 1958

und wird in Kraft treten für

Luxemburg	am	3. März 1959
Spanien	am	24. Juni 1959.

Anlässlich des Beitritts von Ghana zur Internationalen Arbeitsorganisation hat die Regierung von Ghana am 20. Mai 1957 erklärt, daß sie die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen Nr. 45, das von dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland im Namen der Goldküste angenom-

men worden war, als für sich verbindlich anerkenne. Infolgedessen bleibt dieses Übereinkommen für Ghana mit Wirkung vom 20. Mai 1957 an weiterhin in Kraft.

Anlässlich des Beitritts von Malaya zur Internationalen Arbeitsorganisation hat die Regierung von Malaya am 11. November 1957 erklärt, daß sie die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen Nr. 45, das von dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland im Namen der Föderation von Malaya angenommen worden war, als für sie verbindlich anerkenne. Infolgedessen bleibt dieses Übereinkommen für Malaya mit Wirkung vom 11. November 1957 an weiterhin in Kraft.

Auf Grund einer von der Regierung des Königreichs der Niederlande abgegebenen Erklärung findet das Übereinkommen auch auf

die Niederländischen Antillen

seit dem 5. August 1957

Anwendung.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 18. März 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 201).

Bonn, den 27. Januar 1959.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Knapppstein

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung  
In Vertretung  
Dr. Claussen

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens Nr. 62 der Internationalen Arbeitsorganisation  
über Unfallverhütungsvorschriften bei Hochbauarbeiten.**

Vom 27. Januar 1959.

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 23. Juni 1937 angenommene Übereinkommen Nr. 62 über Unfallverhütungsvorschriften bei Hochbauarbeiten (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 178) ist nach seinem Artikel 20 Abs. 3 für

Ungarn	am 8. Juni 1957
in Kraft getreten und wird für	
Spanien	am 24. Juni 1959
in Kraft treten.	

Auf Grund einer von der Regierung des Königreichs Belgien abgegebenen Erklärung findet das Übereinkommen auf das Gebiet von

Belgisch-Kongo und Ruanda-Urundi	seit dem 7. Januar 1957
----------------------------------	-------------------------

Anwendung.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. November 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1584).

Bonn, den 27. Januar 1959.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Knapstein

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung  
In Vertretung  
Dr. Claussen

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens Nr. 101 der Internationalen Arbeitsorganisation  
über den bezahlten Urlaub in der Landwirtschaft.**

Vom 27. Januar 1959.

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 26. Juni 1952 angenommene Übereinkommen Nr. 101 über den bezahlten Urlaub in der Landwirtschaft (Bundesgesetzbl. 1954 II S. 1005) ist nach seinem Artikel 13 Abs. 3 in Kraft getreten für

Italien	am 8. Juni 1957
Ungarn	am 8. Juni 1957

Großbritannien und Nordirland	am 25. Juni 1957
Polen	am 8. Oktober 1957
Brasilien	am 25. April 1958.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 16. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 933).

Bonn, den 27. Januar 1959.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Knapstein

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung  
In Vertretung  
Dr. Claussen