

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLII. — Wydana i rozesłana dnia 1 października 1874.

## 122.

### Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 31 sierpnia 1874, zawierające przepisy tymczasowe o żegludze i nadzorze rzeczonym na części Dunaju przecinającej Górną i Dolną Austryą.

Czyniąc zadość naglącej potrzebie urządzenia żeglugi na Dunaju i nadzoru rzeczonym w Arcyksięstwach powyżej i poniżej Anizy, wydane zostają po zniesieniu się z ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa, dla statków parowych i wiosłowych, na części Dunaju, która Górną i Dolną Austryą przecina, krążących, następujące przepisy, na podstawie XXXIV artykułu aktu nawigacyjnego dla Dunaju z dnia 7 listopada 1857 (Dz. u. p. Nr. 13 z roku 1858), ułożone a mające obowiązywać aż do ustanowienia przepisów o żegludze i nadzorze rzeczonym za wzajemnem porozumieniem się mocarstw naddunajskich, które sobie to zastrzegły w rzeczonym akcie nawigacyjnym:

## Rozdział I.

### Przepisy ogólne.

#### Warunki do trudnienia się żeglarstwem.<sup>1)</sup>

§. 1. Tylko ten może trudnić się żeglarstwem na Dunaju statkami austryackimi wiosłowymi i parowymi, kto, co się tyczy pierwszych, uzyska koncesyą podług przepisów ustawy przemysłowej z dnia 20 grudnia 1859 jakoteż rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 29 stycznia 1858 (Dz. u. p. Nr. 22) a co się tyczy żeglugi statkami parowymi, kto uzyska koncesyą podług rozporządzeń ministerstwa handlu z dnia 29 stycznia i 15 lipca 1858 (Dz. u. p. Nr. 22 i 108).

Ze statkami parowymi i wiosłowymi nie austryackimi postąpi się w tej mierze podług odpowiednich przepisów kraju, z którego pochodzą.

### **Odpowiedzialność właścicieli okrętów i sterników.**

§. 2. Właściciel statku jest odpowiedzialny za zaopatrzenie tegoż we wszystkie porządki, za zachowywanie go w dobrym stanie, za ustanowienie sternika mającego przepisaną zdatność, jakoteż za zdatność czeladzi statku, jeżeli on (właściciel okrętu) ją przyjmuje.

Sternik jest podobnie odpowiedzialny za zachowanie statku i jego porządków w dobrym stanie, a nadto jest osobiście odpowiedzialny za bezpieczne i właściwe sterowanie nim, za odpowiednie obciążenie statku, za obecność i doskonałą zdatność czeladzi.

### **Wiek sternika i czeladzi.**

§. 3. Sternicy statków austriackich powinni być pełnoletni lub za takich uznani.

Majtkowie powinni liczyć najmniej po 18 lat a uczniowie i reszta czeladzi nie mniej niż po 14 lat.

### **Upoważnienie do żeglarstwa.**

§. 4. Każdy statek austriacki, mający żeglować po Dunaju, powinien być zaopatrzony w upoważnienie, rozporządzeniem ministerstwa handlu z dnia 29 stycznia 1858 (Dz. u. p. Nr. 22), przepisane, a które w czasie żeglugi powinno zawsze znajdować się na pokładzie.

Od tego uwolnione są:

- a) statki takiej budowy, że zdadne i przeznaczone są tylko do jednorazowego spławu za wodą;
- b) małe statki, służące tylko do spławu zwyczajnych przedmiotów targowych pomiędzy miejscami nieopodal leżącymi;
- c) statki służące tylko do wewnętrznej komunikacji pomiędzy miejscami nadbrzeżnymi jednej i tej samej włości i jej najbliższej okolicy;
- d) przewozy i promy chodzące z jednego brzegu na przeciwległą stronę.

### **Napisy na okrętach i budowlach pływających.**

§. 5. Na każdym statku parowym powinna być napisana jego nazwa do rejestru zaciągnięta lub takąż liczba, na każdym statku holowanym przynajmniej liczba, na statkach wiosłowych, młynach pływających i wszelkich innych budynkach pływających, przynajmniej nazwisko właściciela, zawsze głoskami i liczbami dającymi się z daleka przeczytać, u tamtych zewnątrz na burcie, u tych na czelnej stronie.

### **Obciążenie i wielkość statków.**

§. 6. Statki parowe i holowane wolno obciążać tylko aż do granicy wytrzymałości podanej w świadectwie wymierzenia pojemności a zewnątrz na burcie statku napisanej, z wypuszczeniem pomp, drzwi magazynowych, chodników itd.

i w ogóle obciążenie statku parowego nie powinno nigdy przewyższać siły maszyny, zazem każdy sternik parostatku winien zaopatrzyć się w wykazy towarów i obciążenia.

Statki wiosłowe, których pojemność była wymierzana, podlegają tym samym przepisom co statki parowe.

Co do zagłębiania się statków wiosłowych, niewymierzonych, służyć ma za ogólne prawidło, że ich górny brzeg w pośrodku statku powinien wystawać ponad powierzchnią wody najmniej o 9 cali.

Tratwy z towarami tylko tak obciążane być mają, aby woda nie dochodziła weale do ich górnej powierzchni. Tratwy w ogóle nie mają być dłuższe nad 30 sążni a szersze nad 7 sążni i nigdy ze sobą sprzęgane.

### Urządzenia na statkach osobowych.

§. 7. Na każdym statku bez różnicy, którym ludzie mają być przewożeni, ściany burty i wszystkie otwory, prowadzące z pokładu do wnętrza, powinny być zaopatrzone w bezpieczne poręcze, i w ogóle statki powinny być całkiem zamknięte w każdym miejscu gdzie podróżnym mogłoby grozić niebezpieczeństwo.

Statki nie mające pokładu, powinny być zaopatrzone przynajmniej w pomost.

### O s ł o n a.

§. 8. Statki wiosłowe odkryte (bez pokładu), oprócz tego, że gdy są całkowicie obciążone, burta ich czyli ściana ma wystawać nad powierzchnią wody, tak, jak to w §. 6 jest przepisane, powinny nadto być zaopatrzone w osłonę, wznoszącą się z obu stron statku na 12 cali po nad najwyższy brzeg burty.

### Czołno ratunkowe.

§. 9. Każdy większy statek wiosłowy, którym ludzie mają być przewożeni a do obsłużenia którego potrzeba więcej niż 2 majtków, powinien mieć zawsze ze sobą czołno ratunkowe, we wszystkie porządki zaopatrzone, mające najmniej 4 sążnie długości, 3 stopy szerokości a 18 do 20 cali głębokości. Toż samo odnosi się do wszystkich parostatków osobowych.

### Porządek ruchu, taryfy, księga zażeń.

§. 10. Wszystkie przedsiębiorstwa żeglarskie, trudniące się regularnym przewozem podróżnych i rzeczy, powinny ułożyć na podstawie koncesyi i ustawy przemysłowej porządku ruchu, taryfy dla podróżnych i towarów tudzież wszelkie inne przepisy dotyczące się ruchu i takowe razem z księgą zażeń wystawić na widok publiczny i do powszechnego użytku na wszystkich stacyach ekspedycje przyjmujących, jakoteż na statku.

### Przystanie i budowie.

§. 11. W wykonaniu artykułu XXIII aktu nawigacyjnego dla Dunaju z dnia 7 listopada 1857 (Dz. u. p. z roku 1858 Nr. 13) i na mocy §. 5 rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 29 stycznia 1858 (Dz. u. p. Nr. 21)

przystanie, w Dodatku A wykazane, zostały uznane za publiczne, a wszelką w tej mierze zmianę namiestnictwa Dolnej i Górnej Austrii będą podawały do wiadomości powszechnej.

Zwyczajnie nie wolno statkom przybijać do lądu w innych miejscach dla ładowania lub wyładowywania; w wyjątkowym zaś przypadku, gdyby konieczna potrzeba zmusiła żeglarza umieścić statek i ładunek w innym bezpiecznym miejscu wybrzeża, zawiadomić powinien stosownie do artykułu XXV aktu nawigacyjnego dla Dunaju, najbliższych urzędników podatkowych lub najbliższą władzę miejscową, że uległ konieczności, a prócz tego, właściciel statku obowiązany jest w moc §-fu 9-go ustawy państwa z dnia 30 maja 1869 o prawie wodnym (Dz. u. p. Nr. 93), wynagrodzić stosownie właściciela brzegu, jeżeli grunt jego uszkodził.

§. 12. Prawo pozwolenia ażeby miejsca nabrzeżne były używane stale na nowe przystanie, jeżeli tu nie trzeba oraz orzeczenia co do stosunków z prawa prywatnego, służy namiestnictwu a jeżeli przystań ma być publiczną, namiestnictwo zniesie się z władzą skarbową krajową.

Jeżeli dla urządzenia przystani zamierzono wznieść budowle wodne lub nabrzeżne, do takowych zastosowane będą przepisy ustawy krajowej dla Dolnej i Górnej Austrii z dnia 28 sierpnia 1870 o użytkowaniu wód, ich regulowaniu i odpieraniu (Dz. u. kr. i Dz. rozp. dla Austrii poniżej Anizy Nr. 56, dla Austrii powyżej Anizy Nr. 32).

Jeżeli wreszcie do przystani mają także należeć budynki, będą do nich zastosowane przepisy budownictwa, trzymając się tej zasady, że budynki takie mają być najmniej o 10 sążni oddalone od kraju wybrzeża stałego lub projektowanego.

§. 13. Ani nawy krające ani też ościenni mieszkańcy nabrzeżni nie powinni utrudniać lub tamować w jakikolwiek sposób zgodnego z przepisami używania istniejących a osobliwie publicznych przystani, w tych zaś przystaniach, dla których są wydane osobne przepisy, postępować należy ściśle według takowych.

§. 14. Statki, tratwy i wszelkie inne nawy, tudzież młyny pływające i budynki pływające w ogólności, powinny być w miejscach przytwierdzenia i stanowiskach dobrze umocowane i tak obrócone, aby na uderzenia fali były jak najmniej wystawione.

Pali i kółek do utwierdzenia w przystaniach nie wolno zastawiać narzędziami żeglarskimi lub innymi przedmiotami, lecz zawsze powinny być wolne i dostępne.

Samowolne wbijanie pali do utwierdzenia czegokolwiek w przystaniach jest zabronione.

§. 15. Statki zawijające do lądu ustawić należy w przystani tak, aby statkom przechodzącym nie były na zawadzie i w ogóle aby nie tamowały ruchu, przeto miejsce do nawracania powinno być zawsze ile możliwości wolne.

Na każdym statku naładowanym powinna być we dnie i w nocy na podreżcu warta odpowiednia wielkości statku.

Bez pozwolenia właściwych dozorców nie wolno nigdy stawiać lub przytwierdzać w przystaniach więcej niż dwa statki w poprzek rzeki.

Gdzie się droga wodna mocno zakrzywia, na prądach, przewozach tudzież w przystaniach dla statków parowych, nie wolno statkom wiosłowym zatrzymywać się, nie wolno ich linami przytwierdzać i w ogóle tamować niemi wolny przejazd.

Tratwy przytwierdzać należy w przystaniach, tak, aby jedna tratwa wystawała przed drugą najwięcej do połowy długości.

Przytwierdzanie statków i jakiegokolwiek budowli pływających, do poręczy jakiegokolwiek rodzaju, do pomostów przystani, do zrębów mostowych, drzew itd. jest zabronione.

### T r e l e.

§. 16. Trelle są sztuczne, t. j. na budowlach nabrzeżnych lub do obrony brzegów, służących i naturalne t. j. na brzegach nieubezpieczonych czyli mogących się obrywać a szerokość ich ustanawia się na 3 sążnie, licząc od kraju wybrzeża.

§. 17. Utrzymanie trelów sztucznych co się tyczy ich budowy należy do państwa.

Drzewa, krzaki i wszelkie porośle na trelach, jeżeli dotychczas nie działają inaczej, uprzętać mają właściciele gruntu, a za to uprzętnięty materiał będzie ich własnością. Gdyby uprzętać nie chcieli, rząd każe to uczynić na koszt opieszłych właścicieli gruntu.

§. 18. Zabrania się jeździć wozami po trelach, psuć takowe i onieczyszczać. W ogóle zabrania się wszystkiego, co by przeszkadzało używać trelów do tego, do czego są przeznaczone.

§. 19. Holownikom nie wolno zbaczać z trelów bez koniecznej potrzeby, ani też nocować na błoniach i — pod karą w osobnych przepisach naznaczoną, nie wolno im rąbać drzew, ani paść koni na błoniach i w ogóle nie wolno robić żadnej szkody na gruncie do trelu przytykającym.

### Działania i roboty szkodliwe, jakoteż uszkodzenie zakładów nawigacyjnych.

§. 20. Zabrania się wszelkiego takiego działania, któreby mogło tamować żeglugę, pociągnąć za sobą zaniedbanie rzeki, i udaremnić skuteczność założonych budowli wodnych lub spowodować uszkodzenie takowych.

§. 21. Rybakom nie wolno zapomocą płotów lub innemi sposobami zatykać odnóg które dla dobra żeglugi zamierzono zostawić otwarte.

W miejscach gdzie mają być przystanie, nie wolno kopać żwiru i zbierać kamieni, w ogóle więc nie wolno zabierać się do takich robót nie otrzymawszy na to pozwolenia od Dozoru rzecznego.

Zabrania się wrzucać w rzekę a osobliwie w jej drogę wodną nawozu, rumowiska i kamieni, w ogóle wszystkiego co opada, wyjąwszy miejsca które władza wyznaczy.

§. 22. Zabrania się wszelkiego działania mogącego spowodować uszkodzenie budowli wodnych lub nabrzeżnych.

§. 23. Nie wolno psuć przyrządów i przedmiotów do żeglugi służących ani też przeszkadzać do używania ich jak należy, mianowicie: pomostów do lądowania, miejsc do przytwierdzenia, zapór, sygnałów, wodoskazów itd.

### Przeszkody do żeglugi.

§. 24. Kloce, drzewa itp. przedmioty, znajdujące się w łożysku rzeki a dla żeglugi szkodliwe lub niebezpieczne, jeżeli nikogo nie można obwinić o ich wrzucenie, będą wydobyte i uprzątnięte kosztem państwa.

§. 25. Jeżeli przeszkodę do żeglugi stanowi statek rozbity lub inny przedmiot, a wina spada na sternika lub właściciela, winny jest obowiązany uprzątnąć ten przedmiot niezwłocznie swoim kosztem, w przeciwnym razie skuteczni to rząd na koszt właściciela przedmiotu, co nienarusza prawa regresu przeciwko trzecim osobom jeżeliby właścicielowi służyło.

§. 26. Właściciele gruntów lub sąsiedzi nieubezpieczonych brzegów obowiązani są wykopywać i uprzątać drzewa i pnie rosnące na kraju wybrzeża i grożące wpadnięciem w rzekę.

Taki sam obowiązek ciąży na właścicielach gruntów sąsiednich wzdłuż odnóg Dunaju i wzdłuż brzegów rzek pobocznych do Dunaju wpadających.

### Ciągnięcie statków linami.

§. 27. Statkom holowanym z brzegu służy prawo przeciągania liny po nad statek stojący, po nad młyn pływający i ponad wszelki inny budynek pływający.

Właściciele i sternicy tych ostatnich są obowiązani pomagać ile możności aby lina była przeciągnięta bez przeszkody (§. 37).

### Przewozy.

§. 28. Przewoźnicy używający czy to łodzi niezaczepionych czyli też promów zaczepionych za linę lub łańcuch, postrzegłszy lub otrzymawszy sygnał, zawiadamiający, że statek parowy lub wiosłowy nadpływa, nie powinni ruszać z miejsca, aż statek przepłynie i aż będzie można przeprowadzić się bez niebezpieczeństwa.

§. 29. Przewoźnicy używający promów zaczepionych za linę lub łańcuch nie powinny nigdy zastawiać promem drogi wodnej.

Łodzie domowe i promy nie będące w ruchu przytwierdzać należy zawsze przy tym brzegu przy którym nie mogą tamować ruchu statków.

§. 30. Liny promów przewozowych powinny być wzniesione w wierzchołku na 48' po nad zero wodoskazu a słupy na brzegach do których są przytwierdzone, nie powinny znajdować się na trelach.

§. 31. Jeżeli chcący się przewieźć muszą z brzegu do promu schodzić po pochyłości, powinny tam być zrobione porządne schody z poręczami do schodzenia na dół i wychodzenia w górę.

Przy baryerze u przewozu powinny być umieszczone tablice z taryfą a jeżeli można, wyrazić na nich także należy czas przewożenia.

§. 32. Większych zwierząt nie wolno przewozić na małych czolnach popołu z ludźmi dla których te są przeznaczone.

### **Budynki pływające.**

§. 33. Młyny pływające, łazienki i tym podobne budynki pływające wolno stawiać na Dunaju lub przenosić tylko po uzyskaniu od namiestnictwa szczególnego pozwolenia.

§. 34. Dla umocowania młynów pływających, łazienek i budynków pływających nie wolno wbijać w łożysku rzeki a osobliwie na drodze wodnej, żadnych pali ani też zapuszczać ciężarów i zarzucać kotwic.

Natomiast budynki takie powinny być po obu końcach żelaznemi łańcuchami dobrze do ładu przymocowane lub przywiązane (§. 14).

§. 35. Tak zwane łodzie domowe młynów pływających i wszelkie inne budynki pływające powinny być według okoliczności o 4 aż do 6 sążni odsunięte od miejsca gdzie fale biją o brzeg (podług zera wodoskazu) a tam, gdzie budynków takich jest więcej obok siebie, miejsce wolne pomiędzy niemi powinno także wynosić 4 do 6 sążni.

§. 36. Na budowlach nabrzeżnych i trelach nie wolno zakładać rowów na użytek młynów i budynków pływających ani też zabijać pali lub kołków, i w ogóle nie wolno nie takiego urządzać co by mogło psuć brzegi lub szkodzić żegludze.

§. 37. Wszystkie młyny pływające, łazienki i wszelkie inne budynki pływające około których idzie trel, powinny być zaopatrzone na brzegu, z jednej i z drugiej strony, tudzież w ich najwyższem wzniesieniu w odpowiednie zapory lub liny ażeby statki holowane koło takich budynków doznawały jak najmniej przeszkód.

Właściciele młynów pływających, łazienek itp. tudzież ich służba, są nadto obowiązani nieść statkom holowanym wszelką pomoc jeżeli tego potrzeba (§. 27).

§. 38. W zimie gdy idą wielkie kry, wszystkie młyny pływające, łazienki i tym podobne budynki pływające wyciągnąć należy całkiem z wody, umieścić na łądzie i tam dobrze przymocować.

### **Zachowanie się w niebezpieczeństwie.**

§. 39. Gdy zagraża jakie niebezpieczeństwo wszyscy bez różnicy sternicy, flisacy, przewoźnicy, młynarze i rybacy powinni pomagać sobie wzajemnie, każdy zaś sternik obowiązany jest ubezpieczyć lub ratować najprzód osoby statkiem płynące a potem dopiero towary lub posyłki.

Zresztą wszyscy sternicy i czeladź obeznana z żegluga obowiązani są, gdy statkowi grozi niebezpieczeństwo, pomagać sobie wzajemnie wszelkimi siłami, zapobiegać o ile mogą wszelkiemu uszkodzeniu lub skaleczeniu i w wydarzeniach żywiołowych dać się chętnie użyć do wszelkiej posługi, gdy ich zawezwią władze lub dozorca przeznaczeni do pilnowania porządku.

### Porządek i przepisy żeglugi.

§. 40. Nie wolno żadnemu statkowi jakiegokolwiek byłby rodzaju puszczać się ze swego miejsca na drogę innego pływającego statku tuż przed nim lub za nim; może się to stać tylko wtedy, gdy przestrzeń wolna pomiędzy jednym statkiem a drugim wynosi najmniej 100 sążni.

Pociągi łańcuchowe powinny być oddalone od siebie najmniej na 500 sążni.

§. 41. Statki i tratwy, płynące nie temi samemi drogami, i spotykające się z sobą w tym samym lub przeciwnym kierunku, nie powinny bez szczególnej przyczyny opuszczać drogi którą płyną.

§. 42. Sternicy statków i naw wszelkiego rodzaju przepływając rzekę w poprzek, obowiązani są zachowywać przepisy, podane w §. 28 dla przewozów.

§. 43. Gdzie się rzeka mocno zakrzywia, parostatki idące w górę powinny płynąć po wewnętrznym czyli mniejszym łuku krzywizny, idące zaś na dół, po zewnętrznym, czyli większym i oprócz tego, te ostatnie powinny zmniejszyć siłę maszyny i już powyżej krzywizny powinny dać świstawką parową przeciągły świst na znak że się zbliżają.

§. 44. W pobliżu miejsc gdzie się stawiają budowle wodne, w pobliżu promów, przewozów, młynów pływających i wszelkich innych budynków pływających, tudzież przystani i w ogóle wzdłuż takich budowli, nie wolno statkom parowym, ze względu na fale jakie sprawiają, płynąć z większą siłą lub chyżością, niż to jest potrzebne do bezpiecznego posuwania się naprzód.

§. 45. Tratwom, statkom wiosłowym a osobliwie statkom parowym nie wolno wyprzedzać się ani płynąć obok siebie i zabrania się tego surowo.

Statki parowe lub holowniki mogą mieć obok siebie statki holowane i inne przynależności tylko wtedy, gdy stan rzeki na to pozwala.

Statki wiosłowe, jeżeli są sprzężone, szerokość ich całkowita nie powinna wynosić nad 10 sążni.

Tratwy mogą mieć najwięcej 7 sążni szerokości a ich szpągi nie powinny wystawać.

§. 46. Gdy ciężka albo obciążona nawa doścignie inną w tym samym kierunku płynącą, tak, że odległość wynosi 100 sążni, a nie ma miejsca do wyminięcia; natenczas nawa dościgająca powinna ile możności pozostawać w tej odległości dopóty, aż się miejsce otworzy aby mogła mimo przepłynąć.

Przepis ten ma być zachowywany osobliwie w razie dościgania pociągu łańcuchowego a na taki przypadek odległość powyższą ustanawia się na 500 sążni.

§. 47. Przyjmuje się za prawo, że nawy lekkie dościgając lub spotykając ciężkie, powinny tym ostatnim ustępować w każdym względzie. Tak wszystkie nawy ustępować powinny pociągom łańcuchowym, przymuszonym posuwać się drogą niezmienną.

§. 48. Statki parowe spotykając lub wymijając wiosłowe lub tratwy, (te ostatnie z wyjątkiem próżnych, jakoteż napełnionych drzewem i kamieniami) powinny zmniejszyć siłę ruchu czyli chyżość a według okoliczności, całkiem wstrzymać ruch maszyny, jak np. gdy się zbliżają do statków wiosłowych, które nie mogą być zaopatrzone w osłony.



§. 49. Holowniki, płynące same lub z pociągiem na łańcuchu, spotykając ciężki statek lub wymijając takowy, utrzymywać powinny ile możności w skupieniu i w kierunku drogi statki holowane, do siebie przyczepione.

§. 50. Statki wiosłowe (także tratwy) spotykając statki parowe, powinny zwrócić się zawsze w kierunku prądu rzeki i odsunąć się ile można od drogi parowców, zwłaszcza holowników łańcuchowych i nie wolno im przybliżyć się do fali statków parowych, aż dopiero gdy uderzanie tychże nie może im szkodzić.

§. 51. Nawa poruszająca się z większą siłą lub chyżością, dościgając inną, która płynie z mniejszą chyżością, ma prawo wyprzedzić ją, jeżeli to miejsce rzeki odpowiada potrzebnym w takim razie warunkom i jeżeli dała lub odebrała przepisany sygnał.

§. 52. Gdy statek holowany ma być przeprowadzony od jednego brzegu ku drugiemu, nie wolno przeciągać liny do głównego statku jeżeli się ukaże ciężki statek za wodą lub parowiec a osobliwie pociąg łańcuchowy w górę rzeki płynący.

§. 53. Nawy mogą wymijać się i wyprzedzać w ogóle tylko tam, gdzie droga wodna jest dostatecznie szeroka a w takim razie płynąca na dół ma zawsze prawo do lepszej drogi.

Pod tym względem zachowywać należy co następuje:

- a) Parowce spotykające się z przeciwka, powinny się wymijać lub wyprzedzać każdy w prawo; gdy się dościgają, doścignięty czyli znajdujący się na przodzie ma płynąć w prawo, a doganiający czyli będący z tyłu, w lewo.
- b) Statki wiosłowe (łódzie i tratwy) doganiające się i wyprzedzające, zachowywać powinny, gdy się wymijają, ten sam porządek.
- c) Z wyjątkiem holowników łańcuchowych każdy inny parowiec ustępować powinien statkowi wiosłowemu według powyższego przepisu; gdyby do tego nie było miejsca, natenczas statek wiosłowy otrzymawszy od parowca sygnał, dany świstawką parową lub dzwonem, obowiązany jest usunąć się o ile można w bok a w razie potrzeby nawet przybić do lądu.
- d) Pociągom łańcuchowym holowanym ustępować mają wcześniej i we wszystkich kierunkach wszelkie statki parowe i wiosłowe płynące same.

§. 54. Tam gdzie rzeka zwęża się i mocno zakrzywia, gdzie spotkanie się i wymijanie wymaga szczególnej uwagi ze strony sterników, statek płynący w górę rzeki a osobliwie parowiec który płynie sam, baczyć powinien aby ten, który zmierza na dół, mógł przepłynąć swobodnie i bez przeszkody a pod tym względem zachowywać należy co następuje:

- a) Statek płynący w górę rzeki ujrzawszy inny, który płynie na dół, powinien zwyczajnie usuwać się w prawo już poniżej zwężenia lub krzywizny a według okoliczności zatrzymać się i czekać póki tamten nie przepłynie.

b) Jeżeli sternik statku płynącego w górę rzeki, sądzi, że ustępując w lewo, otworzy statkowi na dół płynącemu lepszą i bezpieczniejszą drogę, powinien to wcześniej oznajmić sygnałem (§. 70), który statek w dół płynący odda na znak zrozumienia, poczem statki wyminą się na lewo.

Od powszechnego jednak prawidła że trzeba wymijać w prawo, zwłaszcza w nocy, wolno zbaczać tylko w naglących przypadkach.

c) Ale jeżeli statek płynący w górę będzie się znajdował w miejscu niebezpiecznym wtedy, gdy statek płynący na dół pokaże się lub przybliży, ten ostatni powinien zmniejszyć chyżość albo w jaki inny stosunkom miejscowym odpowiedni i zastosować się dający sposób zapobiedz, aby statek płynący w górę nie doznał ani szkody ani przeszkody.

d) Gdy holownik pociągu łańcuchowego ma przebyć niebezpieczną wężinę lub krzywiznę, wtedy wszelkie inne statki tak w górę rzeki jak i na dół płynące, otrzymawszy w porę sygnał, są bezwarunkowo obowiązane zatrzymać się przed takimi miejscami i czekać póki pociąg łańcuchowy całkiem nie przepłynie.

§. 55. Gdy statki parowe przebywają miejsca, w których są mosty jarzmo-we i stałe, tudzież tak zwane latające (promy) i mosty pływające, powinny płynąć z siłą najmniejszą jaka tylko jest koniecznie potrzebna.

§. 56. Jeżeli miejsce, gdzie jest most jarzmoowy, chcą przebyć jednocześnie dwie nawy, z przeciwnych stron płynące, pierwszeństwo ma ta, która płynie na dół a ta która zmierza pod wodę zatrzyma się, póki tamta nie przepłynie.

§. 57. Z dwóch parowców, w tym samym kierunku płynących a spotykających się w przystani lub przy pomoście do lądowania i chcących przybić do lądu, pierwszeństwo ma ten, który jest bliżej przystani; gdy płyną ze stron przeciwnych, ten, który płynie na dół.

§. 58. W miejscach, gdzie jaki statek uwiązał lub zatonał, powinny parowce płynąć z zmniejszoną siłą a według okoliczności wstrzymać całkiem ruch maszyny.

Sternicy statków które uległy nieszczęściu, powinni sygnałami dać wiedzieć o swoim położeniu a statki mimo płynące obowiązane są w myśl §. 39 nieść im wszelką możliwą pomoc.

Gdy statek zatonie, dawny sternik jego powinien zawiadomić o tem najbliższą władzę administracyjną powiatową a zarazem wydobyć szczątki statku i ładunek o ile stan rzeki na to pozwala lub tego koniecznie wymaga.

§. 59. Nocą wolno płynąć tylko wtedy, gdy sternik statku widzi jeszcze wyraźnie obad wa brzegi.

Przeto podczas ciemnych nocy i podczas gęstej mgły wszelkie nawy bez różnicy, statki wiosłowe zaś także podczas gwałtownego wichru jakoteż podczas zawiei śnieżnych i gradowych powinny wstrzymać podróż i przybić do lądu, statki zaś będące przy lądzie nie powinny od niego odbijać.

§. 60. Gdy woda przybierze a mianowicie: na wodoskazie linckim o 9 stóp, na steińskim o 12 stóp a na wiedeńskim (wielki most na Dunaju) o 8 stóp nad zero, nie wolno nawom wiosłowym (statkom i tratwom) z wyjątkiem przewozów miejscowych, płynąć na dół.

Gdy kry iść zaczynają, ustaje wszelka żegluga.

§. 61. Statkom wiosłowym ludźmi napełnionym (przewożącym pasażerów) nie wolno przepływać przez mosty jarzmowe.

### Dawanie sygnałów czyli znaków.

§. 62. Sternik wszelkiego statku powinien zachowywać ściśle przepisy o dawaniu sygnałów czyli znaków i trudniący się żeglarstwem nie powinni używać żadnych innych sygnałów.

§. 63. Parowce osobowe opuszczając stacyą kresową i wszelką inną w której stały dłużej niż pół godziny, winny to w pierw oznajmić trzyrazowem uderzeniem w dzwon okrętowy. Pierwszy znak dzwonem daje się na 30 minut, drugi na 15, trzeci na 2 minuty przed ruszeniem z miejsca. Po wydzwonieniu a przed samem zdjęciem kładek i ruszeniem wydać należy przeciągły świst świstawką parową.

Przed przybiciem do lądu na jakiegokolwiek stacyi, parowce osobowe obowiązane są we dnie na 5 minut, w nocy zaś na 10 minut przedtem dać sygnał świstawką parową a na 2 minuty przedtem, dzwonem. Odjazd swój ze stacyi pośrednich lub pomniejszych oznajmniają statki takie jednorazowem zadzwonieniem a następnie świstnięciem świstawką parową.

§. 64. Parowiec osobowy przybywając do stacyi czołen, jeżeli wiezie podróżnych mających wysiąść, powinien na 5 minut przed przybiciem wydać trzy przeciągłe świstnięcia a w 3 minuty potem dać znak uderzeniem w dzwon okrętowy. Ale jeżeli nie ma na pokładzie podróżnych mających wysiąść, dość jest wydać na 5 minut przed przybiciem tylko jedno przeciągłe świstnięcie.

Obecność w stacyi czołen podróżnych, mających wsiadać, oznajmić należy (we dnie) wywieszeniem chorągwi sygnałowej.

Sternik czołna lub promu ma ruszyć ze stacyi dopiero po pierwszym sygnale parowca, dążyć ku parowcowi, którego machina powinna być w zupełnym spoczynku i przystanąć w kierunku równoległym.

Gdy czołno się zbliża, parowiec powinien o tyle zawczasu stanąć a gdy odpływa, o tyle nie spieszyć się z ruszeniem, aby czołno nie było narażone na niebezpieczne wstrząśnienia.

W nocy nie wolno czołnami lub promami wysadzać podróżnych na parowce ani ich z takowych zabierać.

§. 65. Gdy dwa parowce płynące zbliżają się do siebie, powinny wcześniej uwiadomić się nawzajem przeciągłemi świstnięciami świstawki parowej lub krótkimi uderzeniami w dzwon.

Gdy się spotykają parowce płynące z przeciwnych stron, sygnał daje najprzód ten parowiec, który płynie na dół; gdy obadwa płyną w tym samym kierunku, ten, który dopędza, poczem drugi oddaje sygnał na znak że go zrozumiał.

§. 66. Parowce, spotykające lub doganiające statki wiosłowe, powinny dać takie sygnały jakie w poprzednim paragrafie są przepisane, statki wiosłowe zaś na znak baczności wywieszają chorągiewkę a jeżeli już pierwej była wywieszona, wywijać należy takową.

§. 67. Gdy statki wiosłowe dościgają się lub wyprzedzają, ten który płynie z tyłu, winien oznajmić swój zamiar zawołaniem lub wywieszeniem chorągiewki, a będący na przodzie odpowie tak samo na znak że zrozumiał.

§. 68. Gdy parowiec szybciej płynący chce wyprzedzić inny, w tę samą stronę ale wolniej płynący, powinien to oznajmić pięciorazowem krótkim świstnięciem świstawką parową lub pięciorazowem zadzwonieniem, drugi zaś parowiec, odpowie przeciągłym świstnięciem na znak że zrozumiał i że żadna przeszkoda nie zachodzi, poczem dopiero można mimo przepłynąć (podług §. 53).

Gdyby jednak chciano mimo przepłynąć w miejscu gdzie droga wodna jest wązka, albo gdyby zachodziła obawa, aby statek wyprzedzający nie uszkodził gabary którą ciągnie statek będący na przodzie, natenczas kapitan statku będącego dotąd na przodzie oznajmi zapomocą długotrwałego dzwonienia że wyprzedzać nie można, poczem parowiec doganiający zmniejszy siłę swojej machiny. Dopiero wtedy, gdy kapitan statku będącego na przodzie oznajmi dwoma szybko po sobie następującymi świstnięciami, że nie ma przeszkody, parowiec doganiający może puścić się naprzód.

§. 69. Gdy prześcigające się parowce nie mogą z jakiegokolwiek przyczyny wyminać się sposobem naturalnym podług §. 53 ale mogłyby to uczynić w kierunkach odwrotnych, natenczas statek będący na przodzie, usłyszawszy pięciorazowe świstnięcie lub pięciorazowe zadzwonienie (§. 68) parowca będącego z tyłu, winien to oznajmić we dnie wywieszeniem chorągiewki błękitnej, w nocy wystawieniem latarni ze światłem czerwonym na skrzyni koła po prawej stronie i od razu zwrócić się na lewo, poczem parowiec doganiający da taki sam sygnał i natychmiast popłynie na prawo.

§. 70. W odwrotnych kierunkach, jak to w §. 69 jest opisane mogą także wymijać się dwa parowce z przeciwnych stron płynące, jeżeli parowiec w górę płynący da odpowiedni sygnał (chorągiewka błękitna, światło czerwone) a płynący na dół, odda takowy, poczem zamiast w prawo (§. 53 a) każdy z dwóch statków zwróci się na lewo (§. 54 b).

§. 71. Holowniki łańcuchowe zmuszone trzymać się drogi stałej, powinny ze względu na §. 53 d) i aby wcześniej mogły być poznane, mieć nieustannie na maszcie, podczas gdy płyną, we dnie wielką chorągiew błękitną, w nocy zaś wielką latarnią ze światłem błękitnem.

§. 72. Na maszcie lub kominie każdego parowca płynącego w nocy powinny być wywieszone wielkie latarnie z białem światłem jedna nad drugą a to gdy parowiec płynie na dół, trzy, gdy w górę dwie.

Oprócz tego utwierdzić należy na każdym osobno płynącym parowcu, lub jeżeli statki holowane są do niego przyłączone, na ostatnim z tychże statków mianowicie zaś na krańcu jego tylnej części, latarnią ze światłem błękitnem.

§. 73. Wszelkie statki wiosłowe bez różnicy, jeżeli na zasadzie §. 59 mogą płynąć w nocy, powinny wystawić na przodzie latarnią z białem światłem, dającem się widzieć ze wszystkich stron.

§. 74. Podczas mgły i zawiei śnieżnych wszelki parowiec powinien płynąć z zmniejszoną siłą i w krótkich odstępach czasu powinien na nim ciągle odzywać się dzwon okrętowy a co pięć minut świstawka parowa.

Gdy parowiec zatrzymuje się nie przybijając do lądu, świstawka parowa przestaje wydawać głos ale dzwonicie trwa ciągle.

Gdy statki wiosłowe nim zdołają przybić do lądu będą zaskoczone przez zawieję śnieżną, mgłę itp. powinny oznajmić to wołaniem, trąbieniem, lub wywijaniem zapalonego drzewa.

§. 75. Statki parowe, płynące w nocy, zbliżając się do innych statków, promów, młynów itp. nieoświetlonych, powinny na znak przestrogi wydawać przeraźliwe świstnięcie.

§. 76. Gdy nawa uwięźnie lub zatonie, sternik obowiązany jest postawić na brzegu, w miejscu stosownem i łatwo widzialnem, w odległości około  $\frac{1}{4}$  mili w górę rzeki a jeżeli w tej odległości wpada jaka rzeka spławna, także i nad tą rzeką, w tej samej odległości, straż z chorągwią, mającą wołaniem uwiadamiać o wypadku wszystkie statki na dół płynące (§. 39).

Miejsce gdzie statek zatonął, póki tenże całkiem nie będzie uprzątnięty, wskazywać powinien znak kotwiczny, we dnie z chorągiewką czerwoną jeżeli można, w nocy zaś z latarnią mającą światło czerwone.

Także i miejsca w których nawa uwięzła oznaczyć należy na noc latarnią ze światłem czerwonym.

§. 77. Statki wiosłowe, zmuszone zatrzymać się lub przybić do lądu po za obrębem miejsc do tego przeznaczonych, jakoteż promy, młyny pływające i wszelkie budynki pływające powinny być w nocy (od zachodu aż do wschodu słońca) oświetlone latarnią z białem światłem łatwo widzialnem.

Parowce zatrzymujące się nie przy pomoście przystań lecz gdzieindziej, winny wystawić w nocy na maszcie lub kominie latarnię z jasnym zielonym światłem.

§. 78. Gdy parowiec chce dać sygnał że mu grozi jakieś niebezpieczeństwo, powinien wywiesić w połowie masztu we dnie chorągiew czerwoną a w nocy latarnią ze światłem czerwonym i w obydwu przypadkach powinno dawać się słyszeć dzwonicie. Wszelka nawa w pobliżu będąca powinna na ten sygnał zatrzymać się i dać pomoc jaka jest możliwa (§. 39).

### **Czuwanie nad przepisami dozoru rzecznoego i ich wykonywanie.**

§. 79. Nad wykonaniem tych przepisów czuwać mają w ogólności władze administracyjne powiatowe używając do pomocy dozoreów rzecznych, żandarmerji, straży skarbowej i starszyzny gmin nadbrzeżnych.

Prawo wydawania rozporządzeń i orzeczeń o ile to nie jest wyraźnie zostawione władzy krajowej, służy w pierwszej instancji władzom administracyjnym powiatowym (w miastach własny statut mającym, władzom miejskim), w drugiej instancji namiestnictwom a w ostatniej ministerstwu spraw wewnętrznych, które według okoliczności porozumie się z innymi interesowanymi ministerstwami.

Gdy jednak chodzi o zakłady wodne, ta władza jest właściwą do ich dozoru i wydawania potrzebnych w tej mierze rozporządzeń, którą do tego wyznaczają ustawy krajowe z dnia 28 sierpnia 1870 o użytkowaniu wód, ich regulowaniu i odpieraniu (§. 93 ustawy dolno austriackiej i §. 97 ustawy górno austriackiej).

§. 80. Pośrednicy do spółdziałania powołani postrzegłszy że wykroczone przeciwko niniejszym przepisom o żegludze i dozorze rzeczonym powinni zawiadomić o tem niezwłocznie właściwą władzę administracyjną pierwszej instancyi i jak tego służba wymaga poczynić według okoliczności potrzebne kroki, o ile nie chodzi tu o zakłady wodne, do których mają być zastosowane szczególne przepisy ustaw krajowych, w powyższym paragrafie wzmiankowanych.

§. 81. Kto chce uzyskać dla swojej osoby upoważnienie do żeglowania statkami wiosłowemi i żegłowemi lub upoważnienie do splawiania tratw, powinien zgłosić się w tej mierze do jednej z władz administracyjnych pierwszej instancyi, której okrąg urzędowy leży nad Dunajem lub jest przez niego przecięty i wnieść do niej prośbę swoją zaopatrzoną w dokumenty w §. 8 rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 29 stycznia 1858 (Dz. u. p. Nr. 22) przepisane.

### Przepisy karne.

§. 82. Przekroczenia przeciwko przepisom niniejszym, podlegające ustawie karnej, będą karane podług tejże ustawy.

Uszkodzenia zakładów wodnych, budowli ubezpieczających i regulacyjnych będą karane podług przepisów ustaw krajowych w tej mierze obowiązujących.

Za inne przekroczenia przeciwko niniejszemu przepisowi o ile tu osobne prawidła nie mają być zastosowane, będą karani winni grzywną aż do 200 zł. lub aresztem aż do dni 40.

### Wynagrodzenie szkód.

§. 83. Wszelkie uszkodzenie, będące skutkiem ucyzunku, który według niniejszego przepisu jest karogodnym, lub który po zbadaniu okoliczności okaże się wcale niekarogodnym, jeżeli tu strona prywatna poniosła szkodę osobiście lub na majątku, przekazuje się sędziemu cywilnemu do ocenięcia podług przepisów powszechnej ustawy cywilnej.

§. 84. Jeżeli uszkodzenie zakładów rzecznych publicznych i budowli ubezpieczających nastąpiło z winy przedsiębiorców żeglugi lub osób za które ci są przed sądem cywilnym odpowiedzialni, władza administracyjna rozpozna szkodę przy pomocy znawców a obliczone wynagrodzenie będzie ściągnięte drogą administracyjną.

## Rozdział II.

### Przepisy szczególne.

#### A. Dla górnej Anstryi.

I. Sternicy wszelkich naw, przepływając przez wir na Dunaju, obowiązani są zachowywać następujące przepisy:

§. 1. Gdy okręty płyną przez wir w górę rzeki, wystawiać należy sygnały ostrzegające czerwono białe, a mianowicie:

- jeden w Baumgarten pod Struden,
- jeden przy leżach w Grein i
- jeden poniżej Tiefenbachu.

§. 2. Sygnały te, gdy są wystawione, oznaczają, że droga na dół przez wir jest zamknięta i przeto wszelkie statki chcące płynąć przez wir za wodą powinny wyżej Grein przybić do lądu a mianowicie tratwy w Tiefenbachu a statki wiosłowe w Ufer. Wszystkim tym statkom nie wolno puszczać się w drogę na dół, aż dopóki sygnały ostrzegające w Tiefenbachu, w Grein i w Baumgarten nie będą wyjęte.

Przybijanie do lądu w innych miejscach prócz wymienionych powyżej jest podczas zamknięcia drogi na dół, zabronione, i tylko w razie naglącej potrzeby wolno przybić do lądu w miejscu zwanem bei der Föhre.

§. 3. Rozporządzenia zawarte w dwóch powyższych paragrafach odnoszą się także w zupełności do parowców wszelkiego rodzaju.

Kapitanowie przeto winni zwracać uwagę czy sygnały ostrzegające są wystawione i nie wolno im płynąć dalej na dół przez wir, dopóki wzmiankowane sygnały ostrzegające nie będą wyciągnięte.

§. 4. Gdyby najwięcej na kwadrans przed przybyciem parowca za wodą płynącego, do miejsca zwanego bei der Föhre, statek jaki miał popłynąć za wodą ku wirowi, natenczas przy stacyi w Grein będzie wywieszona chorągiew biała z niebieskiem. W przypadku tym parowce za wodą płynące obowiązane są zwolnić chyżość, tak, aby nie dogoniły w wirze statku przed niemi płynącego.

§. 5. Gdy stan wody pozwala płynąć przez odnogę Hössgang, wolno nią płynąć tylko w górę rzeki. Droga w górę rzeki nie podlega tu wprawdzie zamknięciu dołu, wszakże dla utrzymania porządku żeglugi i dla poboru opłaty podług §. 7, uwiadomić należy ces. król. urząd sygnałowy przy Baumgarten w Struden.

Przez Hössgang płynąć za wodą nie wolno.

§. 6. Wszelkie statki holowane, chcące płynąć przez wir, winny przybić do lądu poniżej miejsca gdzie Hössgang łączy się z główną rzeką a sternik albo rotman powinien zawiadomić c. k. urząd sygnałowy przy Baumgarten w Struden czy zamierza puścić się w dalszą drogę bo wtedy trzeba wystawić sygnały ostrzegające. Zadnemu statkowi holowanemu nie wolno puścić się w dalszą drogę dopóki urząd sygnałowy na to nie pozwoli.

§. 7. Wszelki statek który z towarem przebywa wir lub Hössgang w górę rzeki, obowiązany jest według rozporządzenia wysokiego c. k. ministerstwa skarbu z dnia 25 czerwca 1852 opłacić sygnałowe w kwocie 10½ cent w. a.

§. 8. Otrzymawszy pozwolenie do puszczenia się w drogę, statek holowany może niezwłocznie popłynąć w kierunku wskazanym; ale jeżeli nie odpłynie w przeciągu godziny po otrzymaniu pozwolenia, pozwolenie znosi się o czem sternik statku holowanego będzie zawiadomiony, poczem wysłany na koszt opóźniającego się statku własny posłaniec zdejmie sygnały ostrzegające a statkowi holowanemu nie wolno puścić się w górę rzeki aż po ponownem zgłoszeniu się, wystawieniu sygnałów i otrzymaniu od c. k. urzędu sygnałowego w Struden nowego pozwolenia.

§. 9. Ażeby parowce i statki holowane płynące w górę rzeki przez wir, uwolnić od tego czekania, sternicy przybywszy do miejsca zwanego Weiser Kreuz powyżej Persenbeugu powinni oznajmić że płyną bez zatrzymywania się przez wir a to albo dwoma wystrzałami sygnałowemi szybko po sobie następującymi, albo zgłaszając się osobiście do stacyi sygnałowej w Iser. Stacya sygna-

łowa w Ispër zatelegrafuje o tem do stacyi w Baumgarten a ta do Grein a nakoniec zawiadomi stacya isperska statek holowany o danym dokładnie sygnale we dnie przez wywieszanie chorągwi czerwonej z białem, w nocy zaś przez wystawienie latarni ze światłem czerwonym.

Gdy trzy strażę sygnałowe w Baumgarten, Grein i Tiefenbach wystawią sygnał, starszy dozorca nad sygnałami, czeka póki nie upłynie godzina a po upływie tego czasu poleci wywiesić w przystani żeglugi parowej w St. Nicola chorągiew białą z niebieskiem, a wtedy statek parowy lub holowany kołmi może bez przeszkody puścić się w drogę. Dopóki chorągiew biała z niebieskiem nie jest wywieszona, nie wolno ani parowcowi ani żadnemu innemu statkowi puszcząć się w drogę.

§. 10. Gdyby komunikacya telegraficzna była przerwana, straż telegraficzna w Ispër nie wystawia sygnału a wtedy parowiec lub statek holowany powinien przybić do lądu poniżej wiru i zachować przepisy §-fu 6-go.

§. 11. W nocy i w dniach posępnych gdy sygnały nie mogą być widziane, strażę sygnałowe w Grein i Tiefenbach będą się nawzajem zawiadamiały wystrzałami o wystawieniu sygnału.

§. 12. Gdyby parowiec na przestrzeni pomiędzy Ispër a St. Nicola uległ jakiej przygodzie i w skutek tego nie miał odpłynąć zaraz, kapitan parowca winien niezwłocznie zawiadomić o tem straż sygnałową w Baumgarten pod Struden a ta wyśle na koszt spółki żeglugowej, której się to tyczy, posłańca, ażeby zdjął wystawione sygnały.

§. 13. Ze względu, że parowiec osobowy odchodzący z Lincu, potrzebuje do przebycia przestrzeni z Lincu do wiru dwie do 4 godzin, przeto po upływie 2 godzin od wyznaczonego w taryfie czasu odpłynięcia parowca z Lincu, nie może być pozwolone żadnemu statkowi holowanemu aby płynął przez wir w ciągu następnych dwóch godzin. W ciągu tych następnych 2 godzin zdjęte będą wszelkie sygnały jakie były wystawione, i, jeżeliby statki iść miały, będą napowrót wystawione dopiero po upływie tych 2 godzin.

Jeżeli sygnały nie są wystawione nie wolno żadnemu statkowi holowanemu płynąć w górę rzeki.

§. 14. Gdyby parowiec osobowy, z Lincu za wodą płynący, nie przybył do Tiefenbachu w przeciągu 4 godzin od chwili odpłynięcia w taryfie oznaczonej, natenczas wystawić zaraz należy dalsze sygnały aby statki holowane mogły się dalej posuwać, a kapitanowie parowców za wodą płynących powinni zachować się podług §-fu 3-go niniejszego obwieszczenia.

§. 15. Jeżeli na przestrzeni Dunaju od Grein do St. Nicola pada tak silny deszcz lub taka mgła powstanie że sygnałów ostrzegających nie widać, nie wolno płynąć za wodą i wszelkie statki powinny przybić do lądu w miejscach w §. 2 wyznaczonych.

§. 16. Sternik jakiegokolwiek statku, któryby nie uważał na wystawione sygnały ostrzegające i któryby tym sposobem wykroczył przeciwko niniejszym rozporządzeniom będzie karany grzywną w kwocie trzydziestu sześciu złotych wal. austr. a właściciel tego statku będzie obowiązany wynagrodzić zrzadzoną szkodę, która będzie oceniona drogą sądowo cywilną.

Wioslarze, najęci przez statki za wodą płynące do pomocy w czasie przebywania wiru będą karani za wykroczenia przeciwko powyższym rozporządzeniom ósmiodniowym aresztem.



Wioślarz popełniający ponownie to samo wykroczenie będzie całkiem wykluczony od tej służby.

Jeżeliby statek holowany, nie otrzymawszy pozwolenia od urzędu sygnałowego, lub gdy takowe przeminie, puścił się w drogę, lub płynął dalej w ciągu dwóch godzin mających się zostawić parowcowi osobowemu, za wodą płynącemu, tedy sternik pociągu takiego będzie karany grzywną w kwocie trzydziestu sześciu złotych wal. austr. a właściciel statku odpowie na drodze sądowo cywilnej za wszelką szkodę jaka z winy jego ludzi powstanie.

Tej samej karze w kwocie 36 zł. wal. austr. podlegają także kapitanowie parowców, gdy nie czekając na wystawienie chorągwi białej z niebieskiem pod St. Nicola, popłyną ku wirowi, albo, gdy bez względu na wystawioną pod Grein chorągiew białą z niebieskiem niezatrzymają się i popłyną ku wirowi z tą samą chyżością, a nareszcie, gdy przybywszy po upływie 4 godzin od przepisanego w taryfie czasu odpłynięcia z Linciu, nie zastosują się do §. 3 i 4 niniejszego obwieszczenia; prócz tego zaś, jak się samo przez się rozumie, są odpowiedzialni za wszelką szkodę z ich winy powstałą a ich spółka żeglugowa obowiązana jest zapłacić wynagrodzenie, jakie będzie wymierzone w drodze sądowo-cywilnej.

Sternicy parowców towarowych i statków holowanych będą karani za wykroczenia tak samo jak sternicy innych statków podług powyższych przepisów.

II. Obowiązujące obecnie przepisy dla przystani w okręgu miasta stołecznego Linciu i miasteczka Urfahr jakoteż pod względem przepływania mostu pod Lincem, pozostają w swej mocy.

## B. Dla dolnej Austrii.

### I. Przepisy dotyczące się przystani pod Stein.

§. 1. Przystań pod miastem Stein zaczyna się od domu Nr. 1 zwanego Pörger-Haus w słobodzie miasta Steinu powyżej mostu na Dunaju i ciągnie się aż do granicy miasta Steinu i Kremsu mianowicie aż do budowli zamykającej boczne ramię Dunaju w Krems i ma 1160 sążni długości.

Przystań powyżej mostu na Dunaju mająca 360 sążni długości jest przeznaczona dla tratw wszelkiego rodzaju. Tym tratwom, które mają wysadzać towary w Stein lub je ztamtąd zabierać, albo są przeznaczone do rozebrania, mogą wyjątkowo za szczególnem pozwoleniem, od zwierzchności miejskiej lub dozorców przystani w Stein, otrzymanego, przybijać do lądu poniżej mostu na Dunaju na końcu miasta Stein naprzeciwko miejsca zwanego Passauerlande.

§. 2. Przy brzegu od miasta na Dunaju w Stein na dół aż do domu Nr. 9 to jest na długości 109 sążni żaden statek zatrzymywać się nie będzie.

§. 3. Przestrzeń od domu Nr. 9 aż do domu Nr. 32 mająca 127 sążni długości, przeznaczona jest na ostoję dla statków holowanych.

§. 4. Przestrzeń od domu Nr. 32 aż do domu Nr. 41, długa na 50 sążni przeznaczona jest dla małych statków wiosłowych do ładowania i wykładania towarów.

§. 5. Przestrzeń od domu Nr. 41 aż do domu Nr. 48 mająca 33 sążnie długości służy do nawracania dla statków wiosłowych.

§. 6. Od domu Nr. 48 aż do domu Nr. 62 na przestrzeni 120 sążni przeznaczony jest brzeg na przystań dla parowców osobowych i wielkich szkut, mianowicie zaś zostawić tu należy dla parowca 35 sążni na czas od jego przybycia aż do odpłynięcia.

§. 7. Przestrzeń od domu Nr. 62 aż do domu Nr. 72 mająca 95 sążni długości przeznaczona jest dla holowników i statków holowanych tudzież statków mających wykładać sól.

§. 8. Przestrzeń od domu Nr. 72 aż do miejsca rozbierania tratw, długości 25 sążni przeznaczona jest do wyładowywania i ładowania rozmaitych statków wiosłowych.

§. 9. Miejsce do rozbierania tratw na końcu miasta Stein naprzeciwko miejsca zwanego Passauerplatz, powinno być wolne.

§. 10. Poniżej miejsca rozbierania tratw brzegi powinny być wolne na 20 sążni długości ze względów nawigacyjnych. Odtąd aż do granicy słobody Stein przeznaczony jest brzeg do przytwierdzenia wszelkich statków próżnych (parowych i wiosłowych).

W miejscach podziału przystani mają być powystawiane tablice policzbowane z odpowiednimi napisami wyrażającymi oraz długości oddziałów.

## II. Przepisy o przepływanii statków wiosłowych i parowych popod mostem na Dunaju w Stein.

§. 1. Otwory jarzmowe Nr. 9 i 12 służą wyłącznie dla przepływających parowców. Wyjątkowo, a to gdy stan wody nie dochodzi 3 stóp nad zero, mogą i ciężkie statki wiosłowe przepływać temi otworami jarzmowymi jeżeli nie płyną tam statki parowe.

Inne otwory jarzmowe mają w zwyczajnych okolicznościach służyć dla wszystkich przepływających statków wiosłowych.

§. 2. Jeżeli woda wznosi się wyżej niż na 4 stopy nad zero, sternicy statków wiosłowych sprzężonych obowiązani są odłączyć takowe od siebie w przystani loibneńskiej lub hundsheimerskiej i przeprowadzić popod most każdy osobno.

§. 3. Holowniki i parowce towarowe na dół płynące, jeżeli stan wody wynosi 2 stopy pod zero aż do 4 stóp nad zero, mogą przepłynąć tylko z przycepieniami statkami holowanymi; gdy zaś stan wody jest jakikolwiek inny, mają właściwy otwór jarzmowy przebyć same a potem dopiero przeciągnąć statki holowane.

§. 4. Ażeby sternicy już ze znacznej odległości mogli poznać wyraźnie które otwory są szersze, będą wystawione na poręczach mostu, nad otworami Nr. 9 i 12, przeznaczonemi dla parowców, korony jaskrawe, białe i czerwono pomalowane, nad otworami dla tratw i statków wiosłowych wysokie krzyże a przy otworze jarzmowym Nr. 15, zdatnym szczególnie dla statków wiosłowych, tak poręcze jak i górne szalowanie jarzma będzie nadto pomalowane olejną farbą w szerokie, z daleka widzialne, czarne i białe pasy.

Ażeby sternicy tratw i statków wiosłowych stosowali się do przepisanego stanu wody „3 stopy nad zero“ na wodoskaziu Dunaju pod Stein, będzie tenże oznaczony na skale pod Dürnstein jaskrawą farbą iżby z łatwością dojrzano.

### III. Przepisy dla kanału Dunaju pod Wiedniem.

§. 1. Każdy statek wiosłowy, chcący płynąć za wodą kanałem Dunaju pod Wiedniem, powinien w pierw przybić do lądu w przeznaczonej do tego przystani w Kuchelau, Kahlenbergu lub Nussdorfie.

Sternicy tych statków powinni następnie postarać się w ces. król. urzędzie nadzorczym kanału Dunaju o potwierdzenie przybycia, jakoteż o pozwolenie przybycia do lądu i wpłynięcia, poczem dopiero wolno im popłynąć kanałem Dunaju.

Jeżeli w przystani dla statków wiosłowych w Nussdorfie nie będzie dość miejsca, takowe mają stanąć w przystani Kahlenbergskiej.

Statki wiosłowe obładowane, chcące płynąć kanałem pod wodę, powinny także postarać się w inspekcji kanału Dunaju o pozwolenie.

§. 2. Przybijanie do lądu tratw i statków wiosłowych a osobliwie podwójnych u nowej grobli i w kącie przez budowle wodne naprzeciwko utworzonym pod Nussdorfem, jest zakazane.

§. 3. Inspekcya kanału Dunaju daje pozwolenie do wpłynięcia tylko tym statkom wiosłowym i tratwom, które są zaopatrzone we wszystkie porządki podług ogólnych przepisów o nadzorze rzecznym i podług niniejszych postanowień, a czyni to na podstawie poświadczeń, wydanych w tej mierze przez dozorców kanału a według okoliczności potwierdzonych przez ces. król. strażników skarbowych.

§. 4. Statkom splawiającym ładunek, dla którego nie ma osobnych składów prywatnych lub publicznych, wtedy tylko będzie dozwolone wpłynąć, gdy ich właściciele lub sternicy udowodnią świadectwem wydanem przez właściwych dozorców kanału, że miejsce kanału, w którym zamierzają przybić do lądu, jest wolne i że właściciel lub dzierżawca gruntu pozwoli wyładować towar, jak tylko statek zawinie i przybije do lądu.

§. 5. Inspekcya kanału Dunaju pozwalając statkom wiosłowym i tratwom płynąć kanałem, wyznacza im podług okoliczności godziny i przystań a sternicy mają ściśle zastosować się do tego.

§. 6. Tratwom, mającym więcej niż pięć sążni szerokości i statkom sprzężonym nie wolno puszczać się kanałem Dunaju.

§. 7. Nawom ładownym jakiegokolwiek nazwy, mającym więcej niż siedm sążni długości, nie wolno puszczać się kanałem Dunaju, jeżeli powierzchnia wody wznosi się na ośm stóp i wyżej (na wodoskazy u mostu Ferdynanda).

Gdyby powierzchnia wody wznosiła się na dziesięć lub więcej stóp nad zero tego wodoskazu, żadnemu statkowi jakiegokolwiek byłby rozmiarów, i bez względu czy jest ładowny czy próżny, nie wolno puszczać się kanałem Dunaju.

§. 8. Gdyby z przyczyny nieszczęśliwych przygód lub dla innych przeszkód, żegluga na kanale Dunaju miała być zamknięta, będzie to oznajmione sternikom przez wystawienie chorągiewek białych z czerwonym lub przez zawołanie.

Gdy jest wystawiona chorągiew biała z czerwonym, nie wolno żadnemu statkowi odbijać od brzegu, a wszystkie już płynące, a między temi i parowe, ujrzawszy chorągiew, powinny natychmiast przybić do lądu w najbliższem, zdaniem do tego miejscu, i nie odbijać od brzegu póki przeszkoda nie zostanie usunięta a tem samem póki chorągiew nie będzie wyjęta.

Kapitan parowca i sternik statku wiosłowego lub tratwy, gdy członek inspekcji kanału Dunaju lub straży bezpieczeństwa zawoła aby przybił do lądu, obowiązany jest uczynić to bezwarunkowo.

§. 9. Ażeby w razie nieszczęśliwej przygody można było zamknąć wcześniej żeglugę w kanale Dunaju, sternicy statków, które takiej przygodzie ulegną, obowiązani są zawiadomić niezwłocznie o wydarzeniu dozorcę kanału powyżej miejsca nieszczęścia stanowisko mającego albo najbliższą straż bezpieczeństwa.

Jeżeli w skutek nieszczęśliwej przygody żegluga będzie całkiem zamknięta, zawiadomić należy niezwłocznie i inspekcją kanału w Nussdorfie, jeżeli można, telegrafem.

§. 10. Samo przepływanie kanału Dunaju pod Wiedniem tudzież nawracanie tratw i szkut ładownych jest zakazane.

§. 11. Statkom wiosłowym i tratwom nie wolno nigdy płynąć kanałem w nocy.

§. 12. Statkom wiosłowym i tratwom, nie wolno nigdy przeprować się przez kanał, dopóki widać inny parowiec lub statek wiosłowy, który się do nich przybliża.

§. 13. Tratwom i statkom wiosłowym jest surowo zabronione płynąć w kanale Dunaju pod Wiedniem obok siebie.

Gdy się więc spuszcza statki obok siebie w przystaniach stojące, czynić to należy z przerwami, aby przestrzeń pomiędzy dwoma statkami płynącymi kanałem, wynosiła najmniej 300 sążni.

§. 14. Statki wiosłowe lub tratwy płynące kanałem Dunaju, spotkawszy lub dogoniwszy parowce kanałowe, powinny zwracać się zawsze ku prądowi rzeki, i usunąć się w stronę którą parowiec wskaże zapomocą błękitnej chorągwi, o tyle, aby parowiec mógł przepłynąć bez przeszkody.

Parowce i tratwy, na znak, że zrozumiały sygnał, powinny oddać go chorągiewką.

§. 15. Wszelkie nawy, przybijające do lądu w kanale Dunaju pod Wiedniem, powinny być przytwierdzone obiema końcami, mocno i równolegle od brzegu.

Jeżeli powierzchnia wody wznosi się przeszło na 5 stóp nad zero (wodostaku na moście Ferdynanda), przód powinien być przytwierdzony dwoma linami.

§. 16. Na statkach przytwierdzonych, ładownych, powinno być zawsze obecnych przynajmniej dwóch ludzi, gotowych w każdej chwili do czynienia co potrzeba lub ratowania.

§. 17. Można przybijać do lądu na całej długości kanału Dunaju pod Wiedniem ale ze względu na jego nie wielką szerokość zabrania się surowo przytwierdzać statki do jego brzegów w więcej niż jednym rzędzie.

Nadto żadne czołna nie mają być przyczepione przed głównemi statkami od strony drogi wodnej.

Statki wiosłowe płynące kanałem Dunaju, dopóki nie wyłożą towaru, podlegają postanowieniu o osłonach zawartemu w §. 8 przepisów ogólnych.

§. 18. Statki wiosłowe, płynące kanałem Dunaju pod Wiedniem powinny wyłożyć pakunek w miejscach do tego wyznaczonych w przeciągu trzech dni licząc od dnia przybicia do lądu, a w przeciągu najwięcej 24 godzin po wyłożeniu ładunku powinny całkiem opuścić kanał lub zawinąć do przystani przeznaczonej dla statków próżnych.

Jeżeli statki mają być w kanale Dunaju rozebrane, strony interesowane powinny postarać się o pozwolenie w inspekcji kanału.

Tratwy powinny wyłożyć ładunek w tym samym czasie co statki wiosłowe i w ciągu następnych pięciu dni powinny być rozebrane.

Jeżeli będą rozbierane w miejscach do tego wyznaczonych, drzewa z których się składają powinny być całkiem uprzątnięte z tego miejsca w ciągu następnych dni dziesięciu.

§. 19. Jeżeli po upływie wyznaczonego terminu statek nie odpłynie lub nie będzie uprzątnięty, służba inspekcyjna lub utrzymująca porządek odstawi go do miejsca stosownego, galzie w razie potrzeby będzie nawet na ład wydobyty.

Statki tym sposobem uprzątnięte przyaresztuje inspekcyja kanałowa której posłużą one na zabezpieczenie kosztów i grzywien.

§. 20. Statki próżne wolno wkładać jeden na drugi tylko w taki sposób aby żład nie wynikła jaka szkoda dla żeglugi.

§. 21. Jak tylko na Dunaju a osobliwie na kanale Dunaju pod Wiedniem zaczną płynąć kry, wszelkie nawy i budynki pływające mają być na polecenie władzy rzecznej usunięte.

§. 22. Wszelkie uszkodzenie tratw, jeżdżenie wozami i konno po tychże, wbijanie kołków w bruk jakoteż wszelkie jakobądź uszkodzenie i onieczyszczenie brzegów jest zakazane.

§. 23. Piasku i żwiru nie wolno brać w kanale Dunaju bez szczególnego pozwolenia i tylko w miejscach do tego wyznaczonych.

Nie wolno także brać lodu od strumienia Döblingskiego aż do uścia kanału Dunaju, powyżej zaś strumienia Döblingskiego wolno go brać tylko za szczególnem pozwoleniem.

§. 24. Uścia strumieni wpadających do kanału jakoteż kanałów któremi spływają nieczystości mają być zawsze otwarte.

§. 25. Pławić konie, myć wozy i wozić wodę wozami wolno tylko w miejscach do tego przeznaczonych.

§. 26. Nie wszystkie parowce wolno wprowadzać na kanał Dunaju pod Wiedniem lecz tylko małe, umyślnie do tego zbudowane łodzie kanałowe, z których osobowe mogą krążyć za wodą i pod wodą, a towarowe z gabarami tylko pod wodą od uścia aż do Wiedeńki.

Wpływanie i wypływanie większych parowców lub holowników jest zabronione.

§. 27. Podczas gdy łodzie parowe wpływają na kanał lub z niego wypływają z podróżnymi udającymi się do wielkich statków płynących do Linciu i Pesztu co się odbywa raz na dzień, żegluga po kanale jest dla statków wiosłowych i tratw zamknięta.

Sygnaly oznajmiające ruch tych łodzi parowych będą dawane podług szczególnych przepisów rozporządzenia namiestnictwa z dnia 9 marca 1859 L. 9328 chorągwiami białymi z niebieskiem, w sposób dotychczasowy a wszelkie jakie-

gobądź rodzaju statki wiosłowe, ujrzawszy taką chorągiew, obowiązane są zatrzymać się natychmiast w stosownem miejscu i pozostać tam póki nie będzie wyjęta.

§. 28. Małe łodzie parowe można wprowadzać na kanał Dunaju pod Wiedniem tylko dopóty, dopóki wysokość powierzchni wody pozwala przepływać popod mosty.

§. 29. Gdyby łodzie parowe miały płynąć w nocy, za sygnały w tym razie będą służyły dwie latarnie z czerwonym światłem zawieszzone jedna nad drugą na styliskach chorągwi.

Nadto i łodzie kanałowe będą oświetlone od przodu latarniami z białem światłem, gdy płyną pod wodę dwoma, gdy za wodą, trzema, zawieszonemi na osobnej żerdzi z przyczyny iż komin ulega obracaniu.

§. 30. Sternicy łodzi kanałowych obowiązani są pod własną odpowiedzialnością mieć na pieczy bezpieczeństwo tak tychże łodzi, jak i statków wiosłowych kanałem płynących lub w nim utwierdzonych; powinny zatem płynąć zazwyczaj powoli i siłę maszyny, ile razy tego potrzeba, hamować lub nawet całkiem wstrzymać.

§. 31. Spotykając lub doganiając statki wiosłowe, powinny parowce przeciągłem świstnięciem ostrzedz je wcześniej iż się zbliżają i dać sygnał wymijania chorągwią błękitną podług przepisów §-fu 15-go.

§. 32. W nagłych krzywiznach lub w pobliżu mostów jarzmowych, gdzie wymijanie nie da się łatwo wykonać, zachowywać należy następujące ostrożności:

- a) Parowcom na dół płynącym nie wolno w takich miejscach wyprzedzać dogonionych statków wiosłowych.
- c) Parowce w górę płynące mają zaczekać poniżej zakrzywienia lub mostu jarzmowego póki parowiec lub statek wiosłowy na dół płynący, nie przebędzie tego miejsca.
- b) Jeżeli parowiec w górę płynący, za zbliżeniem się parowca lub statku wiosłowego płynącego na dół, był już w krzywiznie lub poniżej mostu jarzmowego, powinien koniecznie wrócić i w miejscu stosownem czekać, póki statek na dół zmierzający, nie przepłyynie.

§. 33. Łodziom parowym krążącym po kanale Dunaju pod Wiedniem wolno przybijać do lądu, stawać na kotwicy, ładować i wyładowywać tylko w miejscach do tego przeznaczonych wyjąwszy zdarzenia przypadkowe w skutek siły większej.

§. 34. Wykonywanie przepisów o nadzorze rzecznym w przystaniach rzeki głównej na przestrzeni od miejsca gdzie się zaczyna Kuchelau (kamień graniczny Nr. 10— $1\frac{1}{10}$ ) aż do uścia kanału Dunaju, a następnie od tego uścia aż do odnogi zwanej Albener-Wasser i na całej rozciągłości kanału Dunaju porucza się inspekcji kanału Dunaju w Nussdorfie, która ma znosić się ze strażą skarbową i działać przy pomocy ustanowionych do tego dozorców kanałowych, ces. król. straży bezpieczeństwa i ces. król. żandarmeryi.

Polecenia służby we względzie dozoru rzecznoego powinny być wykonywane bezwarunkowo.

## D o d a t e k A.

### Wykaz

**przystani na Dunaju z wyłączeniem kanału Dunaju pod Wiedniem, które uznane zostały za publiczne. (Przepisy ogólne §. 11).**

#### a) w Górnej Austrii:

- na prawym brzegu: 1. Engelhartzell, 2. Weserufer, 3. Innzell, 4. Aschach, 5. Brandstatt, 6. Linz, 7. Zizelau, 8. Enghagen.
- na lewym brzegu: 1. Niederanna, 2. Marsbachzell, 3. Obermühl, 4. Untermühl, 5. Landshaag, 6. Ottensheim, 7. Urfahr, 8. Mauthausen, 9. Marktau, 10. Grein, 11. St. Nicola, 12. Sarmingstein.

#### b) w Dolnej Austrii:

- na prawym brzegu: 1. Niederwalsee, 2. Ybbs, 3. Pöchlarn, 4. Melk, 5. Traismauer, 6. Zwentendorf, 7. Tulln, 8. Greifenstein, 9. Kuchelau i Kahlenberg, 10. Kaiser-Ebersdorf, 11. Fischamend, 12. Wildungsmauer, 13. Deutschaltenburg, 14. Hainburg.
- na lewym brzegu: 1. Persenbeug, 2. Marbach, 3. Spitz, 4. Górny i Dolny Loiben, 5. Rothenhof, 6. Stein, 7. Altenwörth, 8. Korneuburg, 9. Orth.

**Banhans** r. w.

### 123.

**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 24 września 1874,  
o zwinięciu urzędu słowego pomocniczego II klasy w Zabrzegu w Galicyi.**

Urząd słowy pomocniczy II klasy w Zabrzegu w Galicyi zwiija się z dniem ostatnim września 1874 i przeistacza na przykomorek urzędu słowego II klasy w Oświęcimie.

Sprawowanie tej czynności porucza się tamtejszemu oddziałowi straży skarbowej.

**Lasser** r. w.

