

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXV. — Wydana i rozesłana dnia 10 maja 1879.

## 63.

### Rozporządzenie Ministra wyznań i oświecenia z dnia 14 kwietnia 1879,

w którym podaje się do wiadomości tymczasową zmianę §. 96 ustawy kościoła ewangelickiego

Na mocy §. 102, 8 ustawy kościoła ewangelickiego z dnia 6 stycznia 1866 (Dz. u. p. Nr. 15) uchyla się tymczasowo §. 96 tejże ustawy i aż do dalszego rozporządzenia zaprowadza się przepis następujący:

„Wydział superintendencyjny zwoływany będzie w razie potrzeby na posiedzenia przez przewodniczącego, zwyczajnie do jego siedziby urzędowej.

Ci członkowie wydziału superintendencyjnego, jakoteż ci członkowie zgromadzenia superintendencyjnego, którzy nie mieszkają w miejscu posiedzeń a względnie w miejscu zgromadzenia, pobierać będą za pośrednictwem wyższej rady kościelnej odpowiednie wynagrodzenie kosztów podróży i pobytu z ogólnego funduszu kościelnego.“

Co niniejszem podaje się do wiadomości.

**Stremayr** r. w.

## 64.

### Ustawa z dnia 23 kwietnia 1879,

o uregulowaniu Adygi od uścia rzeki Passer aż do Sacco.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

#### §. 1.

Do kosztów regulacji Adygi od uścia rzeki Passer aż do Sacco, która wykonana być ma w Tyrolu według odnośnych ustaw krajowych z dnia dzisiejszego jako sprawa krajowa, Skarb państwa przyczyni się pod warunkami poniżej wymienionemi w sposób następujący:

- a) na regulacją części Adygi od uścia rzeki Passer aż poniżej uścia rzeki Eisack, mającą kosztować 1,650.000 zł., daje skarb państwa nieprzekraczalną kwotę 495.000 zł.;
- b) na regulacją części Adygi od Gmund aż do Masetto (most kolei żelaznej w St. Michele) mającą kosztować 1,081.000 zł., daje skarb państwa kwotę 350.000 zł. z przyrosłemi przychodami, już mocą ustawy skarbowej z dnia 23 marca 1869 (Dz. u. p. Nr. 34) przeznaczoną na regulacją tej części Adygi i już wypłaconą komisji regulacyjnej, lecz jeszcze nie wydana;
- c) na regulacją części Adygi od mostu kolei żelaznej w St. Michele aż do Sacco, mającą kosztować 2,000.000 zł., daje skarb państwa nieprzekraczalną kwotę 600.000 zł.

### §. 2.

Regulacja Adygi pomiędzy uściem rzeki Passer a Sacco stanowi jednolitą spoiłą całość i prace wszystkich sekcij powinny łączyć się z sobą w sposób pod względem technicznym odpowiedni. Mianowicie okolice niżej położone nie mają być narażone na niebezpieczeństwo przez zawczesne wykonanie robót regulacyjnych w częściach rzeki wyżej położonych.

### §. 3.

Dla każdej części rzeki utworzony będzie osobny fundusz regulacyjny, do którego płacone będą datki rządowe i który nadto składać się będzie z datków krajowych Tyrolu przeznaczonych na to ustawami krajowemi z dnia dzisiejszego w §fie 1 wzmiankowanemi, z dochodu z sprzedaży gruntów uzyskanych przez regulacją, z datków kolei sąsiedniej bozeńsko-merańskiej a względnie c. k. uprzyw. Spółki kolei południowej i z datków stowarzyszeń wodnych, które się zawiążą na zasadzie §. 45 tyrolskiej ustawy krajowej z d. 28 sierpnia 1870 (Dz. u. kr. Nr. 64).

Funduszem regulacyjnym dla części od uścia rzeki Passer aż do uścia rzeki Eisack zarządzać będzie Tyrol, który bierze na siebie wykonanie regulacji. Wpływ zaś Rządu na nią określony będzie przed rozpoczęciem budowy przepisem wykonawczym.

Funduszami regulacyjnymi dla dwóch innych części zawiadywać będzie Rząd, który bierze na siebie wykonanie regulacji odnośnych części za stosownym wpływem Wydziału sejmowego tyrolskiego.

### §. 4.

Datki rządowe (§. 1 a i c) płacone będą do funduszków regulacyjnych w ciągu ustanowionego czasu budowy w równych ratach rocznych bez względu na postępy budowy w każdym z osobna roku.

Atoli datki, które Rząd ma płacić do funduszków regulacyjnych wszystkich trzech części, użyte być mają zawsze tylko w tym samym stosunku, w jakim użyte będą datki krajowe Tyrolu i datki stron interesowanych, a przeto wszelkie wyłączne lub nieproporcjonalne ekspensowanie datków rządowych na pokrycie potrzeby rocznej, miejsca mieć nie może.

### §. 5.

Czynności prawne zostające w związku z uregulowaniem Adygi, jakoteż odnośne podania, kontrakty i wszelkie inne dokumenty, mianowicie zaś czynność

prawne i dokumenty, tyczące się dostarczenia datków od kraju i spółek drogą kredytu, wolne są od opłat a względnie od stępli.

### §. 6.

Odsetki od pożyczki, którą kraj Tyrol zaciągnąć ma na pokrycie swojej części wydatków przez wypuszczenie w obieg obligacyj udziałowych najwięcej za sumę jeden milion złotych, wolne będą od podatku dochodowego, jakoteż od podatku, któryby w przyszłości na mocy ustaw został na jego miejsce zaprowadzony i od opłaty stępla do kuponów.

Te obligacje udziałowe używane być mogą do umieszczania w nich dla korzyści kapitałów fundacyj, zakładów będących pod dozorem publicznym, tudzież pieniędzy sierocych, powierznicznych i depozytowych i podług kursu giełdowego, jednak nie po nad wartość imienną, na kaucyje służbowe i przemysłowe.

### §. 7.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się Ministrom rolnictwa, spraw wewnętrznych i skarbu, nabywa zaś ona mocy obowiązującej jednocześnie z odnośnymi ustawami krajowemi tyrolskimi o uregulowaniu Adygi.

Wiedeń, dnia 23 kwietnia 1879.

**Franciszek Józef r. w.**

**Stremayr r. w.**

**Taaffe r. w.**

**Mannsfeld r. w.**

**Pretis r. w.**

## 65.

### Ustawa z dnia 7 maja 1879,

o rejestrowaniu okrętów handlowych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

#### Krajowość okrętów handlowych.

##### §. 1.

Za okręt handlowy austriacki, mający prawo i obowiązek wywieszania bandery ustawą przepisanej, uważa się ten, który podług przepisów ustawy niniejszej jest zapisany w rejestrze okrętowym lub zaopatrzony w paszport tymczasowy.

##### §. 2.

Okręt zapisany być może w rejestrze okrętowym tylko wtedy, jeżeli najmniej w dwóch trzecich częściach jest własnością Austriaków. Spółki akcyjne, o ile związane zostały w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych i tam mają siedzibę, uważają się za te osoby.

## §. 3.

Dowódcą każdego okrętu handlowego austriackiego powinien być Austryak a jeżeli okret odbywa daleką żeglugę morską (§. 8), na jego pokładzie znajdować się powinien oprócz szypira także sternik austriacki (tenente).

**Swojszczyzna.**

## §. 4.

Każdy okręt austriacki powinien mieć swojszczyznę w obrębie królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Za swojszczyznę uważać należy ten port, z którego okręt wysyłany jest w podróż morską.

**Rodzaj żeglugi.**

## §. 5.

Podług granic, w obrębie których żegluga handlowa morska jest wykonywana, rozróżniają się następujące jej rodzaje:

- a) żegluga nadbrzeżna mała,
- b) żegluga nadbrzeżna wielka,
- c) żegluga morska daleka.

**a) Żegluga nadbrzeżna mała.**

## §. 6.

Żegluga nadbrzeżna mała rozciąga się na morze adryatyckie a mianowicie ku zachodowi aż do cypla Santa Maria di Leuca, ku wschodowi aż do przyładka Clarenza łącznie z zatoką Lepanto i wyspami jońskimi, portem i kanałem Zante, nakoniec na rzeki, które do rzeczonych wód wpadają.

**b) Żegluga nadbrzeżna wielka.**

## §. 7.

Żegluga nadbrzeżna wielka rozciąga się na morze adryatyckie i Śródziemne łącznie z cieśniną Gibraltarską, której przekraczać nie wolno, na morze Czarne i Azowskie, na kanał Suez, morze Czerwone, na wybrzeża aż do portu Aden, nakoniec na rzeki, które do wód rzeczonych wpadają.

**c) Żegluga morska daleka.**

## §. 8.

Żegluga morska daleka rozciąga się na wszystkie morza i wody, które z nich są dostępne.

## §. 9.

Okrętom, trudniącym się żeglugą nadbrzeżną małą lub wielką, może być dozwolone wykonywanie żeglugi nadbrzeżnej po za obrębem granic wyznaczonych im w §. 6 i 7 wzdłuż pewnego wybrzeża, co nie zmienia ich kategorii jako okrętów trudniących się żeglugą nadbrzeżną małą a względnie wielką.

W tym względzie wydać należy drogą rozporządzenia szczegółowe przepisy.

## §. 10.

Przepisy ustawy niniejszej nie stosują się do tych statków, które nie trudnią się rodzajami żeglugi określonymi w §fie 5tym, jak statki, służące wyłącznie do rozrywki (jachty), do rybołówstwa, do użytku w gospodarstwie wiejskiem albo wyłącznie do obrotu wewnętrznego w portach, dla których wydać należy drogą rozporządzenia osobne przepisy.

**Urząd rejestrowy.**

## §. 11.

Dla każdego rodzaju okrętów handlowych austriackich utrzymywany będzie osobny rejestr.

Rejestr okrętów do żeglugi dalekiej i okrętów do żeglugi nadbrzeżnej wielkiej utrzymywana będzie Władza morską, rejestr okrętów do żeglugi nadbrzeżnej malej. urząd portowy, w którego okręgu znajduje się swojszczyzna okrętu.

Rejestr okrętowy jest publiczny, podczas godzin urzędowych każdemu wolno go przeglądać.

**Wpis do rejestru.**

## §. 12.

Wpis okrętu do rejestru okrętów zawierać powinien:

1. Nazwisko i konstrukcyą okrętu, jakoteż rodzaj oprawy i cembrowiny a jeżeli okret jest nietylko żaglowy, także inne przyrządy poruszające ich system i siłę;

2. rozmaite wymiary i pojemność w tonach;

3. kiedy i gdzie wybudowany;

4. port swojszczyzny;

5. nazwisko, miejsce urodzenia i mieszkanie właściciela lub, jeżeli istnieje spółka, nazwisko, miejsce urodzenia i mieszkania wszystkich spółników, wielkość udziału każdego z nich i nazwisko tego spółnika, który we względach ustawą niniejszą wskazanych reprezentować ma spółkę w obec Rządu. Jeżeli właścicielem lub spółwłaścicielem jest spółka akcyjna, zapisać należy jej firmę i miejsce, w którym ma siedzibę;

6. krajowość właściciela lub spółwłaścicieli;

7. tytuł prawny, na którym opiera się nabycie własności okrętu lub pojedynczych udziałów;

8. liczbę normalną załogi, to jest ilość najmniejszą majtków, którzy stosownie do deklaracyi właściciela przyjętej bez zarzutu przez Władzę rejestrową, znajdować się powinni na okręcie w czasie podróży;

9. nazwisko, miejsce urodzenia i swojszczyzny szypra;

10. ilość dział;

11. dzień zapisania okrętu;

12. datę i liczbę świadectwa wpisu i paszportu tymczasowego, jeżeli będzie wydany.

Oprócz tego utrzymywana należy w rejestrze okrętów rubrykę na dalsze uwagi, np. na zapisanie zajęcia, odstąpienia i wykresień zajęcia okrętu lub udziałów itd.

Każdy okręt zapisany będzie w rejestrze pod osobną liczbą porządkową z przydaniem sygnału, którego podług kodeksu sygnałowego międzynarodowego ma używać.

### §. 13.

Właściciele okrętu prosić mają o wpisanie okrętu do rejestru pisemnie, wykazując wiarogodnie szczegóły wzmiankowane w §fie 12tym pod 1 aż do 7.

### Nazwa okrętu.

#### §. 14.

Nazwa, której już używa okręt austriacki, trudniący się daleką żeglugą lub żeglugą nadbrzeżną wielką, nie może być nadana innemu okrętowi jednej lub drugiej z tych kategorii.

Nazwa, nadana okrętowi, zmieniona być może tylko po uwiadomieniu Władzy, w której rejestrze okręt jest zapisany i za jej zezwoleniem.

### Udowodnienie własności.

#### §. 15.

Własność okrętu nowowynbudowanego w obrębie krajów, w których ustawa niniejsza obowiązuje, udowadnia się kontraktem zawartym z cieślą o jego wybudowanie, wygotowanym stosownie do przepisów ustawy niniejszej (§. 21) a przez urząd portowy w miejscu budowy zatwierdzonym, w razie zaś dalszego przeniesienia własności, dokumentami w tym celu spisanimi.

Własność okrętów, wybudowanych lub nabytych nie w obrębie, w którym ustawa niniejsza obowiązuje, udowodnić należy w pierwszym przypadku kontraktem względem jego wybudowania, potwierdzonym przez właściwy konsulat, w drugim, kontraktem nabycia należycie uwierzytelnionym.

### Kontrakt budowy.

#### §. 16.

W kontrakcie budowy wyszczególnić należy: nazwisko, konstrukcją okrętu czas i miejsce wybudowania, jego długość, szerokość i głębokość, pojemność w tonach, materiał, z którego okręt jest wybudowany, czy i czym jest oprawiony i ocembrowany, dalej nazwisko, miejsce urodzenia i zamieszkania właściciela, a jeżeli jest kilku właścicieli, ich udziały, nakoniec, kiedy okręt został oddany w posiadanie.

Jeżeli po wpisaniu okrętu w rejestr, pojedyncze części jego zostaną tak zmienione, że opis jego, podany w kontrakcie budowy i w rejestrze okrętów, nie zgadza się z rzeczywistym stanem rzeczy, natenczas osoba, która odmianę uskuteczniła, sporządzić powinna podług niniejszego paragrafu nowy opis, który ma być potwierdzony przez właściwą Władzę portową lub konsulowską. Opis ten, jeżeli zmiana uskuteczniła została w okręgu, w którym ustawa niniejsza obowiązuje, oddać należy zaraz po jej skończeniu, w przeciwnym razie po powrocie okrętu do portu tego okręgu. Gdyby kontrakt budowy za granicą zawarty lub opis późniejszych zmian nie zawierał wszystkich powyższych szczegółów, niedostające wykazać należy innemi dowodami, w należytej formie wygotowanemi i przez właściwy konsulat potwierdzonemi.

**Doniesienie o zmianach.****§. 17.**

Jeżeli po wpisaniu okrętu do rejestru okrętów, zmienia się stosunki wzmiankowane w §fie 12 pod 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 i 10, natenczas właściciel lub reprezentant spółwłaścicieli (§. 12 l. 5) donieść ma o nich i one udowodnić Władzy utrzymującej rejestr okrętów celem zapisania ich w rejestrze okrętów, uczynić to zaś powinien albo wprost albo, jeżeli bawi za granicą, za pośrednictwem właściwego konsulatu albo misyi.

Toż samo uczynić ma, gdy zajdzie okoliczność, wymagająca wykreślenia okrętu z rejestru okrętów i zwrotu świadectwa wpisu (§. 22).

Termin do tego doniesienia i udowodnienia wynosi sześć tygodni od dnia, w którym obowiązany do doniesienia dowiedział się o zmianach.

Gdy zaś rodzaj lub pojemność okrętu zostanie zmieniona, donieść o tem i zmianę udowodnić należy zanim okręt wypłyne znowu na morze a to za pośrednictwem urzędu portowego lub konsulowskiego, w którego okręgu okręt właśnie się znajduje.

**Wznowienie wpisu.****§. 18.**

Wpis okrętu do rejestru okrętów należy ponowić, gdy nazwa okrętu zostanie zmieniona, gdy okręt przechodzi z jednej kategorii żeglugi do drugiej i jeżeli jest to okręt do żeglugi nadbrzeżnej małej, gdy zaczyna przynależać do innego okręgu morskiego.

**Wykreślenie.****§. 19.**

Okręt ma być wykreślony z rejestru okrętów, gdy przestanie być używanym do handlu morskiego, gdy zaginie lub nie czyni zadość wymaganiom §. 2.

**Dokumenty żeglarskie.****§. 20.**

Każdy okręt austriacki wozić powinien z sobą świadectwo wpisu (a względnie paszport tymczasowy) i listę załogi.

**Świadectwo wpisu.****§. 21.**

Świadectwo wpisu wydaje ta Władza, u której okręt został wpisany.

Świadectwo wpisu służy do udowodnienia krajowości okrętu i prawa odbywania żeglugi w granicach odpowiednich jego kategorii.

Bandery przeznaczonej dla okrętów handlowych austriackich nie wolno używać, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w §fie 25tym, dopóki okręt nie otrzyma świadectwa wpisu.

## §. 22.

Wszelka zmiana, która na okręcie nastąpi po wygotowaniu świadectwa wpisu i będzie zapisana w rejestrze okrętów, zanotowana być powinna w świadectwie wpisu, co uczynić ma albo sama Władza rejestrowa, albo na jej żądanie, urząd portowy lub konsulowski, w którego okręgu okręt właśnie się znajduje.

Zmianę kategorii okrętu i jego pojemności zapisać ma urząd portowy lub konsulowski, chociaż nawet Władza rejestrowa tego nie zażąda, lecz z obowiązkiem uwiadomienia jej o tem natychmiast.

Oprócz tych dodatków urzędowych, żadne inne nie mogą się znajdować w świadectwie wpisu.

## §. 23.

W tych przypadkach, w których wpis okrętu ma być ponowiony (§. 18), odnowić także należy świadectwo wpisu. W tych przypadkach, w których okręt ma być z rejestru wykreślony (§. 19), świadectwo wpisu staje się także nieważne i dotychczasowi posiadacze wydać je powinni do unieważnienia Władzy, która je wydała, w terminie sześciotygodniowym, wyznaczonym w §fie 17, lub udowodnić wiarogodnie, że to było niemożliwe.

## §. 24.

Gdy świadectwo wpisu zginie i to będzie wiarogodnie udowodnione, wydane być może okrętowi nowe świadectwo wpisu, na którym zanotować należy wyraźnie, że jest duplikatem. Za to nie opłaca się rejestrowego, ustanowionego w §fie 7ym, wyjąwszy, gdy wydane być ma nowe świadectwo wpisu (§§. 18 i 23).

**Paszport tymczasowy.**

## §. 25.

Gdy w porcie obcokrajowym okręt zagraniczny przejdzie na własność Austryaków w stosunku oznaczonym w §fie 2gim, natenczas właściwy konsulat wydać ma na prośbę pisemną właścicieli paszport tymczasowy dla ich okrętu.

Nie wolno wydać paszportu tymczasowego, jeżeli okręt, zanim został przez Austryaków nabyty, należał do narodu, który wówczas prowadził wojnę.

Paszport tymczasowy wydać należy na taki przeciąg czasu, jaki prawdopodobnie będzie potrzebny do wygotowania świadectwa wpisu i doręczenia go okrętowi. W żadnym jednak razie paszport tymczasowy wydany być nie może na dłużej niż na rok.

**Lista załogi.**

## §. 26.

W liście załogi zapisane być powinny nazwiska szypra i wszystkich majtków, jakoteż wszystkich innych osób pełniących służbę na okręcie.

**Rejestrowe.**

## §. 27.

Od każdego okrętu, używanego do żeglugi dla zarobku, gdy mu wydane zostaje świadectwo wpisu, tak pierwotne jak i każde następne, na podstawie ponownego wpisania okrętu do rejestru okrętów, opłacić należy rejestrowe, wyno-



szące od okrętów do żeglugi dalekiej, dwadzieścia centów, od okrętów do żeglugi nadbrzeżnej wielkiej, dziesięć centów a od okrętów do żeglugi nadbrzeżnej małej, pięć centów od tonny.

Okręty do żeglugi nadbrzeżnej małej, mające najwięcej 25 ton pojemności, są wolne od opłaty rejestrowego.

W razie powiększenia pojemności okrętu, nie wymagającego wydania nowego świadectwa wpisu, lecz które tylko ma być zanotowane w świadectwie wpisu już wydanem, opłacić należy rejestrowe tylko w takiej kwocie, która jest potrzebna, aby całkowita opłata od okrętu przypadająca odpowiadała skali powyższej.

Rejestrowe opłacić należy przed wygotowaniem świadectwa wpisu u właściwej Władzy portowej, poczem wpływa do funduszu administracyi portowej.

Wykreślenie okrętu z rejestru nie daje prawa do odebrania rejestrowego.

### §. 28.

Za opłacenie rejestrowego w właściwym czasie odpowiedzialni są niepodzielnie właściciele okrętu.

### Kary.

#### §. 29.

Wykroczenia przeciwko ustawie niniejszej, o ile nie są czynami karalnymi podług ustaw karnych powszechnych, ulegają następującym karom porządkowym :

#### §. 30.

Gdy okręt, nie mający prawa wywieszania bandery przepisanej dla okrętów handlowych austriackich, używa tej bandery, albo uprawniony do tego, używa bandery obcej, szyper ulega karze pieniężnej w kwocie aż do 1000 zł. lub według okoliczności karze aresztu aż do sześciu miesięcy; można także postanowić wyrokiem konfiskatę okrętu.

#### §. 31.

Gdy okręt, który stosownie do §. 21 nie powinien używać bandery przeznaczonej dla okrętów austriackich, ponieważ nie otrzymał jeszcze świadectwa wpisu lub paszportu tymczasowego, używa tejże bandery, szyper ulega karze pieniężnej w kwocie aż do 500 zł. lub karze aresztu aż do trzech miesięcy.

#### §. 32.

Karę ustanowioną w §. 31 ściągają na siebie i ten, kto obowiązku ciężącego na nim, stosownie do przepisów §§. 17 i 23 nie dopełni w naznaczonym terminie o ile nie udowodni, że nie z własnej winy nie mógł go spełnić.

Jeżeli kto nie uczyni zadość obowiązkowi nawet w przeciągu sześciu tygodni po upływie dnia, w którym wyrok skazujący go, stał się prawomocnym, kara będzie podwojona.

#### §. 33.

Nieusprawiedliwione przekroczenie granic żeglugi nadbrzeżnej małej, karane będzie grzywną aż do 100 zł., granic żeglugi nadbrzeżnej wielkiej, jakoteż

nieusprawiedliwione utrzymywanie mniejszej załogi niż normalnie być powinna (§. 12 liczba 8), grzywną aż do 500 złotych.

Wykroczenia przeciwko przepisom §§. 3, 20 i 26 karane będą grzywną aż do 100 złotych.

#### §. 34.

Jeżeli wina przekroczenia przepisów ustawy niniejszej ciąży na szyprze, natenczas jeżeli wykracza ponownie, w przypadkach zaś przewidzianych w §§. 30 i 31 już za pierwszym razem, skazany być może na utratę osobistego upoważnienia do kierowania okrętami na czas aż do trzech lat.

#### §. 35.

Kara pieniężna, w razie niemożności ściągnięcia, zamieniona być może na areszt, naznaczając za każde pięć złotych dzień jeden.

### Postępowanie.

#### §. 36.

Do wszystkich przekroczeń powyżej wzmiankowanych, pierwszą instancją jest urząd portowy, w którego okręgu leży swojszczyzna okrętu lub, jeśli to jest okręt zagraniczny, w którego okręgu znajduje się właśnie ten okręt; drugą instancją jest Władza morską a trzecią Ministerstwo handlu.

Od wyroku odwołać się można w przeciągu dni 15.

Jeżeli druga instancja zatwierdzi wyrok pierwszej instancji, chociażby zarazem zmniejszyła wymiar kary, dalej odwołać się nie można.

Wyroki wydane na mocy ustawy niniejszej, gdy nabędą mocy prawa, wykonane być mają drogą administracyjną.

Wpływające grzywny oddają się do funduszu zapomóg dla marynarzy.

### Przepisy końcowe.

#### §. 37.

Ustawa niniejsza nabywa mocy w sześć miesięcy od dnia ogłoszenia.

Od dnia, w którym ustawa niniejsza zacznie obowiązywać, tracą moc swoje wszystkie dotychczasowe przepisy, dotyczące się przedmiotów, które ustawa niniejsza urząda.

Dokumenty, wydane na mocy przepisów dotychczasowych, pozostaną ważnymi do tego czasu, który dokumentom tym służy według owych przepisów. Atoli przepisy ustawy niniejszej, dotyczące się nie wyłącznie tylko świadectwa wpisu, odnoszą się także do okrętów, opatrzonych jeszcze takimi dokumentami.

#### §. 38.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi handlu.

Budapeszt, dnia 7 maja 1879.

**Franciszek Józef r. w.**

**Stremayer r. w.**

**Chlumecky r. w.**