

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć IV. — Wydana i rozesłana dnia 27 stycznia 1880.

## 8.

### Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 28 grudnia 1879, uchylające poświadczanie zdrowia w paszportach okrętów, żeglujących koło wybrzeży krajowych.

Zważywszy, że przy teraźniejszych urządzeniach komunikacyjnych, urzędy zdrowia portowe i morskie dowiadują się natychmiast o wszelkiej zmianie i stanie stanu zdrowia publicznego i że w skutek tego zapisywanie w paszportach okrętów, kursujących między portami krajowymi, jako w każdym z tych portów, do którego zawijały, był pomyślny stan zdrowia, okazuje się zbytecznym, pozwala się na próbę zaniechać poświadczania zdrowia w paszportach okrętów kursujących między portami krajowymi, dopóki stan zdrowia publicznego będzie całkiem prawidłowy.

Przepis ten, który nabyć ma mocy natychmiast, ściąga się do wszelkich okrętów jakiegokolwiek rodzaju i jakiegokolwiek krajowości, żeglujących koło wybrzeży krajowych.

Dla okrętów przybywających z zagranicy i wysadzających na ląd towary przeznaczone za granicę, zachowują moc swoje przepisy dotychczasowe. Okrętom, przybywającym z zagranicy, potwierdzać będzie urząd zdrowia portowy i morski pierwszego portu, do którego przybędą, na odwrotnej stronie pierwotnego paszportu zdrowia, jako okręt ten uzyskał wolny pobyt w porcie krajowym.

Rozumie się samo przez się, że to nie uchyla ułatwień, służących statkom, których pojemność nie przenosi 10 ton, jakoteż statkom rybackim i wszystkim pomniejszym, przeznaczonym do celów rolniczych.

**Korb** r. w.

## 9.

### Rozporządzenie ministerstwa skarbu z d. 8 stycznia 1880, zabraniające odprzedawania po za granicami Tyrolu i Vorarlbergu, tudzież pewnych okręgów Górnej Karyntyi soli zakupionej w Hall po ośm złotych za cetnar metryczny.

Z powodu poczynionych postrzeżeń, że w skutek ułatwionej komunikacji, sól warzona, nabywana w c. k. urzędzie sprzedaży w Hall po cenie niższej

w r. 1868 jak dawniej dla mieszkańców Tyrolu i Vorarlbergu, także dla tych okręgów Górnej Karyntyi, które sól potrzebną pobierały od dawna z Hall, to jest po 4 zł. 48 c. za cetnar wiedeński a względnie od d. 1 stycznia 1876 po ośm złotych za cetnar metryczny, odprzedawana bywa często w większych ilościach do innych krajów i okręgów, przez co, jak świadczy obwieszczenie Namiestnika w Tyrolu i Vorarlbergu z dnia 22 listopada 1879, dał się nawet uczuć w niektórych częściach kraju zupełny brak soli, i w skutek tego zakazać musiano wywozu tej soli do innych krajów koronnych, przypomina się niniejszem, że soli, nabytej po wzmiankowanej cenie zniżonej nie wolno odprzedawać po za granicami rzeczonych krajów i okręgów, gdyby się zaś zdarzało, byłoby uważane i karane jak ciężkie przekroczenie skarbowe.

**Chertek** r. w.

## 10.

### **Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 20 stycznia 1880,** zawierające nowe przepisy o unikaniu przygód na morzu w skutek zetknięcia się okrętów.

#### **Wstęp.**

##### Artykuł 1.

W przepisach poniżej zamieszczonych każdy parowiec, poruszający się tylko za pomocą żagli a nie pary, uważany jest za okręt żaglowy; każdy zaś okręt, poruszający się za pomocą pary, bez względu, czy jednocześnie używa żagli czy nie, za parowiec.

#### **Przepisy, tyjące się używania świateł.**

##### Artykuł 2.

Świateł, w artykułach 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10 wzmiankowanych a nie innych, używać należy, jakakolwiek jest pogoda od zachodu aż do wschodu słońca.

##### Artykuł 3.

Parowiec, w ruchu będący, mieć powinien:

- a) na maszcie przednim lub przed tymże, w wysokości najmniej 6<sup>m</sup> nad kadłubem okrętu, a jeżeli okręt ma więcej niż 6<sup>m</sup> szerokości, w wysokości nie mniejszej niż szerokość okrętu nad kadłubem okrętu, — jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, aby rzucało jednostajne i trwałe światło na łuk widnokregu, obejmujący 20 podziałów kompasu, a mianowicie po 10 podziałów od przodu w każdą stronę (t. j. 2 podziały w kierunku poprzecznym ku tyłowi okrętu po każdej stronie); — i z taką siłą, aby widzialne było w ciemnej nocy przy czystej atmosferze z odległości najmniej 5 mil morskich;
- b) po sterowej stronie burty, światło zielone tak urządzone i umieszczone, aby rzucało jednostajne i trwałe światło na łuk widnokregu, obejmujący 10 podziałów kompasu od przodu ku sterowi (a przeto po 2 podziały w kierunku

Światła.

Światła  
parowców.



- poprzecznym steru ku tyłowi); — i z taką siłą, aby widzialne było w ciemnej nocy przy czystej atmosferze z odległości najmniej 2 mil morskich; —
- c) z lewej strony burty, światło czerwone tak urządzone i umieszczone, aby rzucało jednostajne i trwałe światło na łuk widnokręgu, obejmujący 10 części kompasu od przodu ku lewemu bokowi burty (a przeto po 2 części w kierunku poprzecznym lewej strony burty ku tyłowi okrętu); — i z taką siłą, aby widzialne było w ciemnej nocy przy czystej atmosferze z odległości najmniej 2 mil morskich;
- d) rzucone światła boczne zielone i czerwone, opatrzone być powinny od wewnętrznej strony burty zasłonami, wystającymi najmniej na 90<sup>cm</sup> przed światłami, tak, aby światła nie mogły być widziane po przez przegub z innej strony.

#### Artykuł 4.

Parowiec, holujący inne statki, mieć powinien dla odróżniania się od innych parowców oprócz światel bocznych, w miejscu światła białego, przepisanego w artykule 3 a) dwa światła białe, pionowo jedno nad drugim umieszczone i nie mniej niż 1<sup>m</sup> od siebie oddalone. Każde z tych światel powinno być tak samo urządzone, mieć taką samą siłę i umieszczone w taki sam sposób, jak światło białe, które mieć powinny inne parowce.

Światła dla parowców holujących inne statki.

#### Artykuł 5.

Wszelki okręt, czy to parowy czy żaglowy, który spuszcza lub wydobywa linwę telegraficzną, jakoteż okręt, który w skutek uszkodzenia stał się niezdolnym do wykonywania obrotów, wywieszać powinien we dnie przed masztem przednim a nie niżej jak czub jego, 3 ciemne kule, albo jakiegokolwiek inne znaki sygnałowe, mające każdy najmniej 65<sup>cm</sup> średnicy, pionowo jeden nad drugim, oddalone od siebie nie mniej jak o 1<sup>m</sup>.

Sygnały dzienne i nocne dla okrętów nie mogących wykonywać obrotów.

W nocy okręt taki mieć powinien w tem samym miejscu, gdzie parowce mają białe światła a jeżeli jest parowcem, zamiast tego białego światła, 3 światła czerwone w latarniach kulistych, mających każda najmniej 25<sup>cm</sup> średnicy, pionowo jedno nad drugim i nie mniej jak o 1<sup>m</sup> od siebie oddalone.

Sygnały te lub światła służyć mają zbliżającym się okrętom za znak, że okręt, który je wystawia, jest niezdolny do wykonywania obrotów i przeto usunąć się z drogi nie może.

Okręty przerzeczzone, nie będąc w ruchu, światel bocznych wystawiać nie powinny, lecz mieć je powinny, skoro tylko są w ruchu.

#### Artykuł 6.

Okręt żaglowy, który płynie sam lub jest holowany, posiadać powinien te same światła, które przepisane są w artykule 3 dla parowca płynącego, z wyjątkiem światła białego, którego mu nigdy mieć nie wolno.

Światła dla okrętów żaglowych.

#### Artykuł 7.

Na małych statkach żaglowych, na których, — zwłaszcza w czasie niepogody, — światel zielonych i czerwonych mocno utwierdzić nie można, światła te trzymać należy przecież na pokładzie, po tych stronach okrętu, do których należą, w pogotowiu do użytku i ile razy zbliżają się do innych okrętów, lub gdy te do nich się zbliżają pokazywać je wcześniej po tych stronach okrętu, do których należą, dla zapobieżenia zetknięciu i to w taki sposób, aby były jak

Światła wyjątkowe dla małych statków żaglowych.

można najlepiej widzialne, jednak, aby światło zielone nie było widzialne od lewej strony burty a czerwone od strony sterowej.

Aby tych świateł przenośnych można było używać z większem bezpieczeństwem i łatwością, latarnie pomalowane być powinny zewnątrz barwą światła, które pokazują i opatrzone odpowiednimi zasłonami.

#### Artykuł 8.

Światła dla okrętów stojących na kotwicy.

Każdy okręt, stojący na kotwicy, czy to żaglowy czy parowy, mieć powinien światło białe w latarni kulistej, której średnica wynosi najmniej 20<sup>cm</sup> tam, skąd najlepiej widziane być może, jednak nie wyżej niż 6<sup>m</sup> nad kadłubem okrętu.

Latarnia ta umieszczona być ma w taki sposób, aby światło jej widzialne było jasno, jednostajnie i trwale na całym widnokręgu, z odległości najmniej mili morskiej.

#### Artykuł 9.

Światła dla statków rotmańskich.

Statki rotmańskie, zajęte służbą w swojej stacyi, nie używają świateł przepisanych dla innych okrętów, lecz mieć powinny na czubie masztu światło białe, widzialne na całym widnokręgu, a nadto pokazywać powinny w krótkich przestankach, które nie mają nigdy trwać dłużej nad 15 minut, jeden lub więcej ogni migocących.

Statki rotmańskie, gdy nie pełnią służby rotmańskiej, mieć powinny światła przepisane dla innych okrętów.

#### Artykuł 10.

Światła dla statków rybackich i innych łodzi niekrytych.

- a) Statki rybackie i inne łodzie niekryte, gdy płyną, nie są obowiązane wystawiać świateł bocznych, przepisanych dla innych okrętów, zamiast nich jednak, powinna być na każdej takiej łodzi latarnia zapalona na podporęczy, opatrzona z jednej strony szkłem zielonem, po drugiej czerwonym. Dla zapobieżenia zetknięciu, gdy się łódź zbliża do innych okrętów, lub gdy się one do niej zbliżają, pokazywać należy latarnią tę w taki sposób, aby światło zielone nie mogło być widziane od strony lewej a czerwone od prawej strony burty.
- b) Statki rybackie i łodzie nie kryte, gdy stoją na kotwicy, ukazywać mają jasne białe światło.
- c) Statki rybackie, łowiące ryby czerwcem, wystawiać powinny na jednym ze swoich masztów dwa światła czerwone, pionowo jedno nad drugim, nie mniej niż o 1<sup>m</sup> od siebie oddalone.
- d) Statki, łowiące ryby niewodem, wystawiać powinny na jednym ze swoich masztów dwa światła pionowo jedno nad drugim, oddalone od siebie nie mniej niż o 1<sup>m</sup>, górne światło czerwone, dolne zielone; i nadto albo zaopatrzone być powinny w światła boczne, przepisane dla innych okrętów, albo jeżeli ich używać nie mogą, w światła barwne, przepisane w artykule 7ym, lub mieć na podporęczy latarnią z szkłem czerwonym i zielonym, opisaną w tymże artykule pod a).
- e) Statki rybackie i łodzie niekryte ukazywać mogą nadto ogień migocący, ile razy uznają to za potrzebne.

Wszystkie światła, w artykule niniejszym przepisane, z wyjątkiem bocznych, znajdować się powinny w latarniach kulistych, tak urządzonych, aby oświecały cały widnokrąg.



## Artykuł 11.

Okręt, wyprzedzany przez inny, ukazać ma wcześniej temu ostatniemu, dla zapobieżenia zetknięciu się, światło białe lub ogień migocący na tyle.

Światła dla okrętów wyprzedzanych przez mnie.

## Przepisy, dotyczące się sygnałów podczas mgły itd.

## Artykuł 12.

Każdy parowiec opatrzony być powinien świstawką parową lub innym przyrządem parowym do dawania sygnałów głosowych silnie działającym, który umieszczony być powinien tak, aby żadne przeszkody nie przytłumiały głosu. Nadto każdy parowiec opatrzony być ma trąbą, wydającą silny głos, wydobywany za pomocą miecha lub innego przyrządu mechanicznego, tudzież dzwonem, wydającym głos dźwięczny.

Sygnały podczas mgły, dżdżu i śniegu.

Okręty żaglowe opatrzone być powinny podobną trąbą i podobnym dzwonem. Sygnałów, w artykule niniejszym opisanych, używać należy podczas mgły, dżdżu lub śniegu tak we dnie jak w nocy w następujący sposób:

- a) Każdy parowiec, gdy płynie, wydawać powinien głos świstawką parową lub innym przyrządem parowym do dawania sygnałów głosowych, w odstępach nie dłuższych jak 2minutowych.
- b) Każdy okręt żaglowy, gdy płynie, wydawać powinien sygnały trąbą w odstępach nie dłuższych jak 2minutowych, a mianowicie: gdy płynie czołem burty sterowej, jeden głos; gdy płynie czołem lewej burty, dwa głosy jeden po drugim, gdy zaś wiatr wieje z boku lub gdy okręt płynie pod wiatr, trzy głosy jeden po drugim.
- c) Parowce, równie jak okręty żaglowe, gdy nie płyną, dawać powinny sygnał dzwonem w odstępach nie dłuższych jak co 2 minuty.

## Artykuł 13.

Każdy okręt, czy to parowy czy żaglowy, płynąć powinien podczas mgły, dżdżu lub śniegu z umiarkowaną chyżością.

Zwolnienie ruchu podczas mgły, dżdżu i śniegu.

## Prawidła sterowania i żeglowania.

## Artykuł 14.

Gdy dwa okręty żaglowe zbliżą się do siebie tak, że w skutek tego powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, jeden drugiemu ustępować powinien w sposób następujący:

Dwa okręty żaglowe.

- a) Okręt mający wiatr z boku od tyłu, ustępować powinien okrętowi, żeglującemu tuż na wietrze.
- b) Okręt żeglujący czołem burty lewej, ustępować powinien okrętowi, żeglującemu czołem burty sterowej tuż na wietrze.
- c) Gdy obadwa okręty mają wiatr z boku od tyłu, ale nie z tej samej strony, okręt mający wiatr z lewej strony, ustąpić powinien drugiemu.
- d) Gdy obadwa okręty mają wiatr z boku od tyłu, ale z tej samej strony, okręt płynący od strony wiatru ustąpić powinien temu, który płynie w stronę odwróconą od wiatru.
- e) Okręt płynący pod wiatr, ustąpić powinien drugiemu.

## Artykuł 15.

Gdy dwa parowce  
płyną naprzeciw  
sobie.

Gdy dwa parowce płyną naprzeciw siebie z stron wprost lub prawie przeciwnych, każdy z dwu tych parowców zmienić powinien kierunek w stronę burty sterowej, aby mogły się wyminąć lewemi stronami burty.

Artykuł ten stosuje się tylko w tych przypadkach, gdy okręty zbliżają się do siebie ze stron wprost lub prawie przeciwnych, tak, że stąd powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, ale nie wtedy, gdy obadwa okręty mogą przepłynąć około siebie nie zmieniając kierunku.

Artykuł ten tyczy się więc takich przypadków, gdy każdy z dwu okrętów płynie ku drugiemu wprost lub prawie wprost, t. j. takich przypadków, gdy we dnie każdy z dwóch okrętów ujrzy, że maszty drugiego okrętu leżą w tej samej lub prawie w tej samej linii co jego, i gdy w nocy każdy z dwóch okrętów może widzieć obadwa światła boczne drugiego okrętu.

Natomiast artykuł ten nie ściąga się do takich przypadków, gdy we dnie jeden okręt widzi drugi przed przegubem w takiej pozycji, że ten ostatni przecina jego kierunek, a w nocy w takich przypadkach, gdy światło czerwone jednego okrętu ukazuje się naprzeciwko światła czerwonego drugiego okrętu, albo światło zielone jednego naprzeciwko światła zielonego drugiego okrętu, albo gdy z przodu ukazuje się światło czerwone a zielonego nie widać lub widać zielone a nie widać czerwonego, albo nakoniec, gdy obadwa światła barwne boczne dają się widzieć gdzieindziej nie z przodu.

## Artykuł 16.

Parowce, których  
biegi przecinają  
się.

Gdy biegi dwóch parowców przecinają się tak, że stąd powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, ten parowiec ustąpić powinien drugiemu, który go ma po prawej stronie burty.

## Artykuł 17.

Parowiec i okręt  
żaglowy.

Gdy parowiec i okręt żaglowy płyną w takich kierunkach, że powstaje stąd dla nich niebezpieczeństwo zetknięcia się, parowiec ustąpić powinien okrętowi żaglowemu.

## Artykuł 18.

Kiedy parowce  
mają zmniejszyć  
chżyżość.

Każdy parowiec, który zbliży się do innego okrętu w taki sposób, że stąd powstać może niebezpieczeństwo zetknięcia się, powinien zmniejszyć chżyżość lub jeżeli potrzeba, zatrzymać się i cofnąć.

## Artykuł 19.

Sygnaly szcze-  
gólne parowców  
w razie zmiany  
kursu.

Gdy parowiec płynący zmienić ma bieg swój na zasadzie prawideł tutaj podanych, oznajmić to może innemu okrętowi, który ujrzy, za pomocą następujących sygnałów danych świstawką parową:

Jedno krótkie świśnięcie znaczy:

„Zmieniam mój kierunek w stronę burty sterowej;“

dwa krótkie świśnięcia znaczą:

„Zmieniam mój kierunek w stronę burty lewej;“

trzy krótkie świśnięcia znaczą:

„Płynę całą siłą w tył.“

Dawanie sygnałów tych zostawia się do woli, ale gdy będą dane, ruch okrętu odpowiadać powinien danemu sygnałowi.



## Artykuł 20.

Oprócz zachowania wszystkich prawideł, zawartych w poprzedzających artykułach, każdy okręt czy to żaglowy czy parowy, gdy wyprzedza inny okręt, obowiązany jest ustąpić temu ostatniemu z drogi.

Wyprzedzanie się okrętów.

## Artykuł 21.

Każdy parowiec, płynący w wąskim miejscu (kanałami), trzymać się powinien, jeżeli to być może bez niebezpieczeństwa tej strony nurtu lub środka nurtu, która jest po prawej stronie burty, patrząc z własnego okrętu.

Parowiec w wąskim miejscu płynący.

## Artykuł 22.

We wszystkich takich przypadkach, gdy według powyższych prawideł jeden z dwóch okrętów ma drugiemu ustąpić, ten ostatni zatrzymać powinien swój kierunek.

Uzupelnienie do artykułów 14, 16, 17 i 20.

## Artykuł 23.

Stosując się do prawideł powyższych, baczyć należy ciągle na wszelkie niebezpieczeństwa żeglugi, jakoteż nie mniej na takie szczególne okoliczności, które mogłyby wymagać odstąpienia od powyższych prawideł dla uniknięcia nagłego niebezpieczeństwa.

Zastrzeżenie co do szczególnych przypadków.

## Artykuł 24.

Żadne z powyższych prawideł nie może uwolnić okrętu, to jest właściciela jego, dowódcy lub załogi od odpowiedzialności za złe skutki, gdyby je spowodowało niewłaściwe użycie świateł lub sygnałów, brak należytej uwagi lub zaniechanie ostrożności, którą ogólna praktyka żeglarska lub szczególne okoliczności przypadku nakazują.

Potrzebnej ostrożności zaniedbywać nie wolno w żadnym razie.

## Artykuł 25.

Żadne z prawideł powyższych nie ma mocy uchylania przepisów szczególnych, dotyczących się żeglugi w portach, rzekach lub na wodach śródlądowych, wydanych przez władzę miejscową do tego upoważnionych.

Zastrzeżenie we względzie porządków portowych.

## Artykuł 26.

Żadne z prawideł powyższych nie ma mocy uchylania takich porządków szczególnych, które Rząd jakikolwiek zaprowadzi we względzie świateł ustawicznych i sygnałowych dla dwóch lub więcej okrętów wojennych albo dla okrętów płynących pod konwojem.

Świata szczególnie dla eskadr i statków płynących pod konwojem.

## Przepisy wykonawcze.

## Artykuł 27.

Każdy dowódca okrętu obowiązany jest zaopatrzyć się w egzemplarz rozporządzenia niniejszego, zachowywać go razem z dokumentami okrętowymi i pokazać na żądanie urzędu portowego lub konsulowskiego.

Kary.

## Artykuł 28.

Dowódcy okrętu, wykraczający przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia, o ile czyn ich nie ma być karany przez Sądy karne podług ustawy karnej

powszechnej, podlegają karze pieniężnej aż do 300 zł., dowódcy zaś statków rybackich i innych nie krytych, nie zachowujący przepisy artykułu 10, z tem samym zastrzeżeniem, karze pieniężnej aż do 5 złotych.

Kary pieniężne, których od skazanych ściągnąć nie można, zamieniać należy na kary aresztu, naznaczając na każde pięć złotych dzień jeden.

Kary pieniężne oddawane będą do funduszu zapomóg dla marynarzy.

### Artykuł 29.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 września 1880.

Od dnia, w którym rozporządzenie niniejsze nabędzie mocy, traci ją rozporządzenie byłego ministerstwa marynarki z d. 27 lutego 1863 (Dz. u. p. Nr. 25), jakoteż rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 6 czerwca 1873 (Dz. u. p. Nr. 102).

**Korb** r. w.

## 11.

### **Rozporządzenie ministerstwa skarbu z d. 21 stycznia 1880,** tyczące się zmiany urzędowych blankietów wekslowych centowych, stemplowanych podług Skali I.

Począwszy od dnia 1 marca 1880, sprzedawane będą nowe urzędowe blankiety wekslowe, opatrzone znaczkami stemplowemi podług Skali I na 5 aż do 90 centów włącznie.

Odmienną jest w nich tylko winieta z lewej strony, zresztą są całkiem takie same jak dotychczasowe. Mają 31 centymetrów długości a 12 centymetrów szerokości.

Modłę nowej winiety stanowi sieć symetryczna, sztucznie ułożona z łądyg bluszczowych. W górnej jej części umieszczony jest orzeł. W środkowej części winiety znajduje się medalion a w nim tarcza poliniowana z cyfrą oznaczającą kwotę wartości. Na około tej kwoty wartości umieszczone są w górze wyrazy: „Stämpel-Betrag“, od dołu: „Kreuzer“ pismem pieńkowem. Dolną część winiety wypełnia Merkury, trzymający w rękach godła handlu.

Tło winiety stanowi rysunek gęsty gwiazdzisty.

Blankiety wekslowe tego rodzaju dotychczas sprzedawane, używane być mogą aż do wyczerpania zapasu.

**Chertek** r. w.