

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XX. — Wydana i rozesłana dnia 14. maja 1891.

(Zawiera Nr. 55—59.)

55.

Rozporządzenie całego ministerstwa z dnia 26. kwietnia 1891,

tyczące się zmian w płacach służbowych funkcyjnych rządowych i w kongruy pasterzy duchownych z powodu dokonanego połączenia gmin przyległych z Wiedniem.

Ponieważ w myśl artykułu XIII. ustawy krajowej dolno austriackiej z dnia 19. grudnia 1890 (Dz. u. k. Nr. 45) od chwili złożenia przysięgi przez nowowybranego burmistrza stołecznego i rezydencyonalnego miasta Wiednia złączenie dotychczasowych gmin przyległych i części gmin w jedną gminę miejscową zostało dokonane, funkcyjnym rządowym, pełniącym służbę w dotychczasowych gminach miejscowych i częściach gmin, w artykule I. rzeczonyj ustawy wyszczególnionych, wypłacane będą od dnia 1. czerwca 1891 te dodatki służbowe, które w myśl §. 10. ustawy z dnia 15. kwietnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 47) i załączki „c“ stanowiącej istotną część tej ustawy, są dla Wiednia wymierzone.

Począwszy od tego terminu rzeczywistym nauczycielom szkół średnich rządowych, znajdujących się w przerzeczonych dotychczasowych gminach miejscowych, asygnowana będzie wyższa płaca za-

sadnicza, w §. 3 ustawy z dnia 15. kwietnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 48) dla Wiednia systemizowana, dyrektorom zaś tychże szkół także wyższy dodatek z tytułu urzędowania, ustanowiony dla Wiednia w §. 6. ustawy z dnia 9. kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 46), a pasterzom duchownym, w tych dawnych gminach przyległych urzędującym, kongrua według wzoru I. ustawy z dnia 19. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 47) dla Wiednia przypadająca.

Od tego także terminu strefę pod I. I. punkt 2 tego wzoru wzmiankowaną mierzyć należy od linii granicznej nowego obszaru gminy wiedeńskiej.

Nakoniec funkcyjnym rządowym, do kategorii sług należącym, bądź płacę, bądź zasługi roczne pobierającym, we wcielonych częściach obszaru obowiązki pełniącym, wypłacany będzie podobnie od dnia 1. czerwca 1891 ten dodatek służbowy, który w §. 1 ustawy z dnia 15. kwietnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 49), co się zaś tyczy służby zakładu pocztowo-telegraficznego ten, który w §. 6 ustawy z dnia 26. maja 1889 (Dz. u. p. Nr. 86) jest dla Wiednia ustanowiony.

Taaffe r. w.

Pražák r. w.

Gautsch r. w.

Schönborn r. w.

Falkenhayn r. w.

Welsersheimb r. w.

Bacquehem r. w.

Zaleski r. w.

Steinbach r. w.

56.

Obwieszczenie całego ministerstwa z dnia 30. kwietnia 1891,

o uchwale Rady państwa w przedmiocie rozporządzenia cesarskiego z dnia 13. marca 1891 (Dz. u. p. Nr. 38), tyżącego się przedłużenia okresu niektórych dotacyj ustających z końcem marca 1891.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że Rada państwa zatwierdziła porządkiem konstytucyjnym rozporządzenie cesarskie z dnia 13. marca 1891 (Dz. u. p. Nr. 38), tyżące się przedłużenia okresu niektórych dotacyj ustających z końcem marca 1891 a wydane na mocy §. 14. ustawy zasadniczej państwa z dnia 21. grudnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 141).

Taaffe r. w.	Falkenhayn r. w.
Pražák r. w.	Welsersheimb r. w.
Gautsch r. w.	Bacquehem r. w.
Schönborn r. w.	Zaleski r. w.
Steinbach r. w.	

57.

Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 30. kwietnia 1891,

o przeniesieniu koncesyi tyżącey się kolei miejscowej hranicko-wszetyńskiej z odnogą do Rożnowa na c. k. uprzyw. kolej północną Cesarza Ferdynanda.

Gdy c. k. uprzyw. kolej północna Cesarza Ferdynanda, w wykonaniu postanowień §. 19. umowy z dnia 10. stycznia i z dnia 17. lipca 1885, ustawą z dnia 6. września 1885 (Dz. u. p. Nr. 122) zatwierdzonej, kolej miejscową hranicko-wszetyńską, przez austryacką Spółkę kolei miejscowych na zasadzie Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 27. lipca 1882 (Dz. u. p. Nr. 117), której przepisy w skutek Najw. postanowienia z dnia 12. grudnia 1884 stosownie do obwieszczenia ministerstwa handlu z dnia 16. grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 194) zostały po części zmienione, wybudowaną i do ruchu urządzoną, od rzeczonyj Spółki nabyła, przeto w myśl Najw. postanowienia z dnia 16. kwietnia 1891 koncesyjne prawa i obowiązki austryackiej Spółki kolei państwa co do wzmiankowanej kolei miejscowej i odnogi do Rożnowa, która jeszcze ma być wybudowana, prze-

noszą się na c. k. uprzyw. kolej północną Cesarza Ferdynanda i z tego powodu przepisom koncesyi powyższej nadaje się odpowiednio zmienionym stosunkom osnowę następującą:

I.

Do kolei bielsko-kojetyńskiej (morawsko-śląskiej kolei miejskiej), którą c. k. uprzyw. kolej północna Cesarza Ferdynanda w myśl §. 2. Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 (Dz. u. p. Nr. 7) ma wybudować, wciela się jako istotną część składową części szlaku kolei miejscowej hranicko-wszetyńskiej od Krasnej do Mezericza wołoskiego razem ze stacyami w Krasnej i w Mezericzu wołoskim, w taki sposób, że licząc od dnia otwarcia ruchu na całej linii bielsko-kojetyńskiej, t. j. od dnia 1. czerwca 1888, stosowane być mają do przerzeczonej części kolei od Krasnej do Mezericza wołoskiego jedynie przepisy koncesyjne dla tej kolei obowiązujące, przepisy zaś Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 27. lipca 1882 (Dz. u. p. Nr. 187) i obwieszczenia ministerstwa handlu z dnia 16. grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 194) zostaną od tego samego terminu co do przerzeczonej części kolei uchylone.

II.

Na innych częściach szlaku kolei miejscowej hranicko-wszetyńskiej, mianowicie od Hranicy do Krasnej i od Mezericza wołoskiego do Wszetyna, jakoteż na odnodze do Rożnowa, która ma być wybudowana, przepisy Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 27. lipca 1882 (Dz. u. p. Nr. 117) według obwieszczenia ministerstwa handlu z dnia 16. grudnia 1884 na podstawie Najwyższego postanowienia z dnia 12. grudnia 1884 po części zmienione, stosowane być mają z następującymi odiniamami i uzupełnieniami:

1. Odmienne od przepisów §§. 1. i 3. Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 27. lipca 1882, tudzież ustępów I. i II. rzeczonyj obwieszczenia, uwalnia się c. k. uprzyw. kolej północną Cesarza Ferdynanda od obowiązku wybudowania według okoliczności linii łączącej od Krasnej do Polomu.

Natomiast obowiązana jest kolej północna Cesarza Ferdynanda wybudować odnogę od Krasnej do Rożnowa w taki sposób, żeby odnoga ta skończona i na użytek publiczny oddana została najpóźniej w przeciągu jednego roku od dnia zezwolenia na budowę.

Dopełnienie tego obowiązku winna Spółka zapewnić na żądanie ministerstwa handlu daniem odpowiedniej rękojmi.

2. Zamiast przepisów zawartych w §§. 6, 8 i 9 Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 27. lipca 1882 i w ustępach III, IV i V obwieszczenia mini-

sterstwa handlu z dnia 16. grudnia 1884 stosowane być mają na przyszłość do szlaków kolejowych od Hranicy do Krasnej i od Mezericza wołoskiego do Wszetyna z odnogą do Rożnowa przepisy §§. 6, 7, 10, 11, 12 i 13 Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 16. kwietnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 90), na koleje miejscowe od Suchdolu do Budiszowa, od Suchdolu do Fulneku i od Opawy do Bennischu.

3. W uzupełnieniu i z częściową zmianą przepisu zawartego w ustępie VI. powyższego obwieszczenia postanawia się z uznaniem zgodnej z koncesją budowy istniejącej kolei miejscowej od Hranicy do Wszetyna, że warunki techniczne budowy i urządzenia odnogi, która do Rożnowa ma być poprowadzona, przepisane będą ze względu na prawidła zasadnicze zawarte w warunkach koncesyjnych kolei miejscowej od Suchdolu do Fulneku, będącej przedmiotem Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 16. kwietnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 90).

4. Co się tyczy ruchu na szlakach kolejowych od Hranicy do Krasnej i od Mezericza wołoskiego do Wszetyna, z odnogą do Rożnowa a w szczególności co się tyczy tariff i świadczeń w celach publicznych, jakie co do tych szlaków kolejowych ciążą na przedsiębiorstwie kolejowem, zamiast warunków koncesyjnych z dnia 13. sierpnia 1882, wzmiankowanych w ustępie VI przerzeczonego obwieszczenia ministerstwa handlu z dnia 16. grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 194), stosowane być mają przepisy oddziału II. ustępów 1. aż do 7. warunków koncesyjnych dla kolei miejscowej bielsko-wadowicko-kałwaryjskiej, będącej przedmiotem Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 4. czerwca 1886 (Dz. u. p. Nr. 102).

Bacquehem r. w.

58.

Rozporządzenie ministerstwa handlu w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 1. maja 1891,

którem zmienia się i uzupełnia rozporządzenie ministeryalne z dnia 28. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 157), dotyczące się zachowywania korespondencji i książek przemysłowych utrzymywanych przez przedsiębiorców biur informacyjnych koncesyjonowanych.

Zmienia się i uzupełnia rozporządzenie ministeryalne z dnia 28. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 157)

a mianowicie jego ustęp drugi, który opiewać ma jak następuje:

Przedsiębiorcy biur informacyjnych na zasadzie konsensu istniejących, obowiązani są korespondencje swoje dotyczące się stosunków kredytowych firm, kopie wyjaśnień w tej mierze udzielonych, tudzież utrzymywane książki przemysłowe zachowywać przez lat najmniej dziesięć od daty udzielonego wyjaśnienia i od daty ostatniego zapisku w książkach. Po upływie tego czasu wolno jest przedsiębiorcom biur informacyjnych koncesyjonowanych rzeczom korespondencye, kopie i książki według własnego uznania bądź zniszczyć, bądź też nadal zachowywać.

W razie zwinienia przedsiębiorstwa przemysłowego korespondencje, kopie i książki przemysłowe należy zniszczyć, chociażby wzmiankowane dziesięciolecie jeszcze nie upłynęło.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

59.

Rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 10. maja 1891,

którem wydają się nowe przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 15. maja 1871 (Dz. u. p. Nr. 43) o wymierzaniu pojemności okrętów morskich handlowych.

W przedmiocie wykonania ustawy z dnia 15. maja 1871 (Dz. u. p. Nr. 43) o wymierzaniu pojemności okrętów morskich handlowych, wydają się przepisy następujące:

I. Przepisy ogólne.

§. 1.

Wymierzać należy okręty według następujących prawideł:

Prawidło I. Według tego prawidła wymierzone będą wszystkie statki handlowe, na których przepisane tutaj pomiary mogą być zdjęte, z wyjątkiem statków bez pokładu,

Prawidło II. Według tego prawidła wymierzone będą statki handlowe z wyjątkiem nie mających pokładu w tym razie, jeżeli magazyny ich podczas pobytu w porcie krajowym nie są o tyle wypróżnione, żeby można było zdjąć na nich wymiary potrzebne do wykonania czynności według prawidła I.

Prawidło III. Stosowane być ma do wszystkich statków handlowych nie mających pokładu.

Okręty krajowe, wymierzone według pravidła II. powinny być wymierzone według pravidła I. jak tylko będzie można zdjąć wymiary tamże przepisane.

Okręty krajowe, które przed zaciągnięciem do rejestru należały do obcego państwa, powinny być wymierzone w portach krajowych, w których znajduje się mierniczy przysięgły także i w takim przypadku, jeżeli z państwem, do którego okręt wprzódki należał, zachowywana jest wzajemność co do uznawania świadectw wymierzania.

II. Pojemność ryczałtowa.

Wymierzanie kadłuba okrętowego pod najwyższym pokładem.

a) Wymierzanie według pravidła I.

§. 1.

Przy wymierzaniu okrętów według pravidła I. za pokład wymierny uważa się górny pokład tych okrętów, które mają jeden lub dwa pokłady, u okrętów mających więcej niż dwa pokłady, zawsze drugi, licząc od dołu w górę.

Długość okrętu mierzy się środkiem onegoż po górnej stronie pokładu wymiernego a mianowicie od strony wewnętrznej ocembrowania wewnętrznej burty na tramie przednim aż do strony wewnętrznej tylnego zrębu okrętu, lub stosownie do pochyłości wewnętrznej ocembrowania tego zrębu na tylnym tramie, przyczem na bale ocembrowania policzona będzie zawsze średnia grubość tychże a stracona cyfra, odpowiadająca pochyłości tramu przedniego i tylnego w grubości pokładu i pochyłości tramu tylnego w trzeciej części wygięcia belkowego. Jeżeli na pokładzie są podwyższenia lub zagłębienia, wymiar, który ma być wzięty w rachunek, powinien być zdjęty tak, jak gdyby owych przerw wcale nie było na pokładzie.

Zmierzoną tym sposobem długość dzieli się na równe części, których ilość zależy od tego, do jakiej klasy okręt należy, mianowicie według następującej skali:

1. klasa: okręty, na których długość pokładu wymiernego, według zasad powyższych zmierzona, wynosi 15 metrów lub mniej, dzieli się na części równych cztery.

2. klasa: okręty, na których długość pokładu wymiernego, według zasad powyższych zmierzona, wynosi więcej niż 15, lecz najwięcej 37 metrów, dzieli się na części równych sześć.

3. klasa: okręty, na których długość pokładu wymiernego, według zasad powyższych zmierzona,

wynosi więcej niż 37, lecz najwięcej 55 metrów, dzieli się na części równych ośm.

4. klasa: okręty, na których długość pokładu wymiernego, według zasad powyższych zmierzona, wynosi więcej niż 55, lecz najwięcej 69 metrów dzieli się na części równych dziesięć.

5. klasa: okręty, na których długość pokładu wymiernego, według zasad powyższych zmierzona, wynosi więcej niż 69 metrów, dzieli się na części równych dwanaście.

Punkta podziału zaznaczają się na pokładzie i przenoszą pod kątem prostym na stępkę.

§. 3.

Powierzchnie przekrojów okrętu we wszystkich punktach podziału oznaczają się jak następuje:

Mierzy się głębokość przekrojów odpowiadających każdemu punktowi podziału długości od dolnej powierzchni bali pokładu wymiernego aż do górnej powierzchni wręgi dennej obok stępki i z tej głębokości strąca się średnią grubość tła i trzecią część wygięcia belkowego. Reszta daje głębokość przekroju.

Jeżeli pokład wymierny jest przerwany pokładem szalasowym lub w inny sposób, głębokości mierzą się od linii pomysłanej w kierunku biegu dolnej powierzchni pokładu wymiernego, w którejby tenże leżał, gdyby nie był przerwany.

Na okrętach z dnem podwójnym na balast wodny, gdy jest stwierdzone, że przestrzeń pomiędzy dnem zewnętrznym (dolnym) a wewnętrznym (górnym) nie może być użytą do zachowywania ładunku, żywności lub paliwa, głębokości przekrojów ponad tem dnem podwójnym mierzą się do górnej strony wewnętrznego (górnego) nakrycia tego dna podwójnego, którą uważa się za górną stronę wręgi dennej.

Jeżeli dno podwójne nie rozciąga się na całą lub prawie całą długość okrętu, a górna powierzchnia dna wewnętrznego (górnego) nie biegnie w linii regularnej od tyłu ku przodowi, lub jeżeli zachodzą inne nieregularności na górnej stronie dna podwójnego, urzędnik miarowy winien za pośrednictwem przełożonego urzędu portowego zgłosić się do Władzy morskiej po instrukcyę.

Każdą z otrzymanych tym sposobem wysokości, jeżeli wysokość przekroju środkowego nie przenosi 5 metrów, dzieli się na cztery części równe i mierzy się wewnętrzne poziome szerokości przekrojów, odpowiadające każdemu z trzech punktów podziału, jakoteż szerokości na górnym i dolnym końcu wysokości. Przy tem mierzy się zawsze aż do średniej

grubości tej części wewnętrznego ocembrowania, która znajduje się pomiędzy punktami podziału.

Dla każdego przekroju oznaczają się zmierzone szerokości z góry na dół liczbami bieżącemi 1 aż do 5.

Drugą i czwartą szerokość mnoży się przez cztery, trzecią przez dwa.

Do sumy tych iloczynów dodaje się pierwszą i piątą szerokość a otrzymaną liczbę mnoży się przez trzecią część wspólnej odległości szerokości.

Iloczyn oznacza powierzchnię przekroju odpowiadającego odnośnemu punktowi podziału długości.

Jeżeli zaś wysokość przekroju środkowego wynosi więcej niż 5 metrów, natenczas dzieli się wysokość każdego przekroju na sześć części równych i w pięciu punktach podziału, jakoteż na górnym i dolnym końcu mierzy się szerokości poziome tak samo, jak wyżej przepisano.

Dla każdego przekroju oznaczają się zmierzone szerokości z góry na dół liczbami bieżącemi 1 — 7.

Drugą, czwartą i szóstą szerokość mnoży się przez cztery, trzecią i piątą przez dwa. Do sumy tych iloczynów dodaje się pierwszą i siódmą szerokość a otrzymaną liczbę mnoży się przez trzecią część wspólnej odległości szerokości.

Iloczyn oznacza powierzchnię przekroju odpowiadającego odnośnemu punktowi podziału długości.

§. 4.

Wymierzywszy powierzchnie przekrojów odpowiadających wszystkim punktom podziału, przystępuje się do obliczenia pojemności w beczkach sposobem następującym:

Powierzchnie przekrojów oznaczają się od przodu ku tyłowi liczbami bieżącemi 1, 2, 3 itd. tak, że liczba 1 odpowiada przekrojowi na przednim końcu długości, liczba zaś najwyższa tylnemu końcowi długości.

Na ilekolwiek części stosownie do skali w §. 2 podanej długość podzielona została, mnoży się zawsze drugi i każdy następny, parzystą liczbą oznaczony przekrój, przez cztery, trzeci i każdy następny, nieparzystą liczbą oznaczony, z wyjątkiem pierwszego i ostatniego przez dwa. Do sumy tych iloczynów dodają się także powierzchnie pierwszego i ostatniego przekroju, jeżeli wynoszą jaką cyfrę. Sumę ogólną mnoży się przez wspólną odległość dwóch najbliższych punktów podziału długości i przez liczbę 0·353.

Iloczyn wyraża w beczkach pojemność okrętu pod jego pokładem towarowym, według prawidła I. uznaną.

§. 5.

Gdyby okręt, który ma być wymierzony według prawidła I. miał więcej niż dwa pokłady, obliczyć należy oddzielnie pojemność w beczkach każdej przestrzeni między-pokładowej nad pokładem wymiernym i dodać do tej pojemności w beczkach, którą sposobem powyżej przepisany (§§. 2, 3 i 4) oznaczono dla przestrzeni pod pokładem wymiernym.

Celem obliczenia pojemności w beczkach przestrzeni między dwoma pokładami zmierzyć należy długość na osi podłużnej w połowie wysokości między dwoma pokładami od wewnętrznej strony wewnętrznego ocembrowania burty na tramie przednim aż do wewnętrznej strony wewnętrznego ocembrowania burty na tylnym zrzebie okrętu i podzielić ją na tyle części równych, co i pokład wymierny tego samego okrętu.

Następnie zmierzyć należy podobnież w połowie wysokości pomiędzy dwoma pokładami szerokość wewnętrzną przestrzeni we wszystkich punktach podziału, jakoteż przy obu końcach długości.

Wszystkie te zmierzone szerokości oznaczają się od przodu ku tyłowi liczbami bieżącemi 1, 2, 3 itd.

Drugą i każdą następną szerokość, która oznaczona jest liczbą parzystą, mnoży się przez cztery, trzecią zaś i każdą następną, która oznaczona jest liczbą nieparzystą, z wyjątkiem pierwszej i ostatniej szerokości, przez dwa. Do sumy tych iloczynów dodaje się pierwszą i ostatnią szerokość. Sumę ogólną mnoży się przez trzecią część wspólnej odległości dwóch najbliższych punktów podziału długości, przez średnią wysokość przestrzeni między dwoma pokładami i przez liczbę 0·353 a wypadek będzie uznaną pojemnością w beczkach przestrzeni między dwoma odnośnemi pokładami.

§. 6.

Przy stosowaniu prawidła I. do wymierzenia okrętów zbudowanych z żelaza, także tylko częściowe ocembrowania wewnętrzne podłużne lub poprzeczne tak uważane będą, jak gdyby okręt był wewnątrz całkiem ocembrowany.

Gdyby ocembrowania wewnętrznego wcale nie było, lub gdyby nie było stale przytwierdzone, mierzyć należy szerokość aż do strony wewnętrznej wręg narożnych lub zrzebu okrętowego.

b) Wymierzanie według prawidła II.

§. 7.

Długość. Na okrętach, mających tylko jeden pokład, mierzy się długość na pokładzie od strony wewnętrznej tramu przedniego aż do strony wewnętrznej tramu tylnego,

Na okrętach mających dwa pokłady lub więcej, zmierzyć należy długość tak na najmniejszym pokładzie, jak i na tym, który się bezpośrednio pod nim znajduje, na obu od tramu przedniego do tylnego, poczem obliczyć należy średnią obu tych długości.

Jeżeli nie można zmierzyć drugiej długości oblicza się długość średnią, tym sposobem, że od długości pokładu górnego odciąga się tyle, ile wynosi pochyłość i krzywizna obu tramów aż do średniej wysokości pomiędzy obu pokładami.

Szerokość. Na okrętach, mających tylko jeden pokład mierzy się szerokość na pokładzie wzdłuż jego belki głównej w linii prostej od zewnętrznej do wewnętrznej strony szpąg, przyczem uważa się okręt jakby nie ocembrowany zewnątrz. Na okrętach, mających dwa pokłady lub więcej, mierzyć należy szerokość w taki sam sposób, ale na głównej belce pokładu znajdującego się bezpośrednio pod najwyższemu pokładem.

Jeżeli nie można zmierzyć szerokości w miejscu wyżej rzeczonym, trzeba zmierzyć ją na najwyższym pokładzie wzdłuż głównej belki tegoż w linii prostej od zewnętrznej do wewnętrznej strony szpąg; według tej szerokości obliczyć należy stosownie do kształtu okrętu szerokość, którą tenże ma bezpośrednio nad drugim pokładem licząc od góry.

Wysokość. Wysokość mierzy się przy głównej belce najwyższego pokładu od wewnętrznej strony ocembrowania zewnętrznego najbliższej tramu spodniego aż bezpośrednio do górnej strony rzeczony belki głównej pokładowej.

Jeżeli nie można zmierzyć wysokości sposobem wyżej podanym, uczynić to należy spuszczeniem odwianki w rurę pompy.

§. 8.

Iloczyn trzech zmierzonych wymiarów (długości, szerokości i wysokości) pomnożonych przez liczbę 0·22, wyraża pojemność w beczkach przestrzeni pod górnym pokładem okrętu, według prawidła II. uznana.

c) Wymierzanie według prawidła III.

§. 9.

Długość mierzy się od wewnętrznej strony tramu przedniego aż do wewnętrznej strony tramu

tylnego w linii prostej wzdłuż płaszczyzny pomyślonej przez górne ograniczenie okrętu, który ma być wymierzony.

Szerokość mierzy się pomiędzy górnymi krańcami szpągi głównej w linii prostej od zewnętrznej do wewnętrznej strony, przyczem uważa się okręt jakby nie był zewnątrz ocembrowany.

Wysokość mierzy się w środku okrętu na głównej szerokości od wewnętrznej strony ocembrowania zewnętrznego najbliższej tramu najniższego, aż do płaszczyzny pomyślonej przez górne krawędzie szpągi.

§. 10.

Od wysokości zmierzonej według §. 9 odciąga się jedną piątą część, a liczbę pozostałą mnoży się przez długość i szerokość.

Iloczyn ten, pomnożony przez liczbę 0·22 wyraża pojemność w beczkach według prawidła trzeciego obliczoną.

Wymierzanie przystawek na najwyższym pokładzie.

§. 11.

Przy obliczeniu pojemności przystawek na najwyższym pokładzie stałe umieszczonych, krytych i zamkniętych, postępować należy w sposób następujący:

Jeżeli ściany tychże składają się z powierzchni krzywych, mierzy się ich długość wewnętrzną średnią. W połowie wysokości mierzy się 3 szerokości wewnętrzne, a mianowicie dwie po obu końcach a trzecią w środku długości.

Następnie do sumy dwóch szerokości końcowych dodaje się szerokość środkową cztery razy wziętą, a tę sumę ogólną mnoży się przez trzecią część wspólnej odległości rzeczonych szerokości. Iloczyn ten pomnożony przez wysokość i liczbę 0·353 daje w beczkach pojemność wymierzonej przystawki.

Na okrętach z tyłem okrągłym, mierzy się tylną szerokość kajuty półpokładowej lub budki na tylnym pokładzie, albo przestrzeni między pokładami w miejscu odpowiadającym temu, w którymby ją mierzono, gdyby okręt miał tył płaski, a mianowicie na tylnej stronie galeryi, albo, jeżeli galeryi niema, w tem miejscu, w którym mniej więcej mogłaby się znajdować.

Jeżeli wszystkie ściany składają się z powierzchni równych, mierzy się wewnętrzną średnią długość, szerokość i wysokość, cyfry otrzymane mnoży się przez siebie i przez liczbę 0·353; iloczyn wyraża w beczkach pojemność mierzonej przystawki.

Gdy pokład najwyższy przerywa kajuta półpokładowa, mierzy się wysokość tej kajuty od dolnej strony ocembrowania najwyższego pokładu aż do dolnej strony ocembrowania pokładowego kajuty półpokładowej.

§. 12.

Wszystkie przystawki te na najwyższym pokładzie trwale umieszczone i zamknięte, z wyjątkiem przypadków niżej podanych muszą być doliczone do pojemności ryczałtowej jak niemniej pojemności wszystkich otworów znajdujących się na najwyższym pokładzie, o ile pojemność ich wynosi więcej niż $\frac{1}{2}\%$ pojemności okrętu.

Przez przystawki na najwyższym pokładzie trwale umieszczone kryte lub zamknięte rozumieją się wszystkie te przestrzenie, które od wejścia się wody morskiej lub od wpływów atmosferycznych są w taki sposób zabezpieczone, iż mogą być użyte do zachowywania towarów i żywności lub na mieszkanie dla podróżnych i służby okrętowej.

Od powyższego pravidła ogólnego, że do pojemności ryczałtowej doliczane być mają wszystkie przestrzenie na najwyższym pokładzie trwale umieszczone i zamknięte tudzież od żywiołów zabezpieczone, wyjątkiem są następujące:

- a) Wszystkie przestrzenie kryte i zamknięte zdadne wyłącznie do pomieszczenia maszyn i w których też maszyny rzeczywiście stoją, huda sternicza będąca schroniskiem człowieka lub ludzi przy sterze stojących, przestrzeń na windę i przestrzeń na przyrządy do podnoszenia kotwicy, jeżeli nie są większe niż potrzeba do celów powyższych.
- b) Każda przystawka na najwyższym pokładzie mająca chronić podróżnych od słońca i przyplwy morza.
- c) Kuchnia pokładowa i destylatornia, jeżeli nie są większe niż potrzeba do zasłonięcia kucharza przy gotowaniu potraw i maszynisty przy destylowaniu wody dla podróżnych i służby okrętowej.
- d) Wychodki odpowiedniej wielkości przeznaczone dla oficerów okrętowych i majtków; nadto na okrętach przeznaczonych głównie do przewozu podróżnych można nie brać w rachubę jednego wychodka na 50 podróżnych.

III. Odtrącanie od pojemności ryczałtowej celem oznaczenia pojemności czystej.

§. 13.

Od pojemności ryczałtowej, otrzymanej na podstawie pomiarów wykonanych według poprzedzających paragrafów, oznacza się pojemność czystą odtrącając od niej to, co w §§. 14, 15 i 16 było wzmiankowane. Atoli te tylko przestrzenie wolno odtrącać, które poprzednio przy oznaczaniu pojemności ryczałtowej były wzięte w rachubę.

Odtrącanie na okrętach żaglowych.

§. 14.

Od pojemności ryczałtowej okrętów żaglowych odtrąca się celem oznaczenia pojemności czystej następujące przestrzenie:

1. Przestrzenie sposobne wyłącznie na użytek służby okrętowej i przez nią zajmowane, bez względu na to gdzie się znajdują, z zastrzeżeniem, żeby odpowiadały warunkom następującym:

a) Pomieszczenia dla służby okrętowej powinny być urządzone w ten sposób, żeby każda osoba miała odpowiedni sprzęt do leżenia i schowek na rzeczy swoje; nadto urządzona być powinna wentylacja.

b) Na okrętach do dalekiej żeglugi i do wielkiej żeglugi przybrzeżnej pomieszczenie dla każdej osoby należącej do służby okrętowej wynosić powinno najmniej 1·11 metra kwadratowego (12 stóp kwadratowych austriackich) mierząc na pokładzie i najmniej 2·038 metra sześciennego (72 stopy sześciennie angielskie).

2. Wszelka przestrzeń przeznaczona wyłącznie na mieszkanie dla szypra, bez względu gdzie się znajduje.

3. Przestrzenie używane wyłącznie:

do kierowania sterem, na pomieszczenie windy i urządzeń do podnoszenia kotwicy, jeżeli przestrzenie te znajdują się pod najwyższym pokładem; w takim bowiem razie, gdy umieszczone są na najwyższym pokładzie, już według §. 12 a) wyłączone są od wliczania w pojemność ryczałtową.

4. Przestrzenie służące do zachowywania map, bander sygnałowych i innych przyrządów żeglarskich, tudzież przyrządów żeglarskich rotmana, bez względu na to gdzie się znajdują.

5. Przestrzeń zajęta przez maszynę pomocniczą (Donkey) razem z kotłem, jeżeli zostaje w związku z głównymi pompami okrętu. Jeżeli zaś maszyna pomocnicza umieszczona jest w przestrzeni zamkniętej na najwyższym pokładzie, w skutek czego stosownie do ustępu *a*) §. 12 przestrzeni tej nie wlicza się w pojemność ryczałtową, nie można jej też odtrącać. We wszystkich innych przypadkach przestrzeń maszyny pomocniczej odtrąca się od pojemności ryczałtowej.

6. Wszelka przestrzeń oddzielona, przeznaczona wyłącznie na zachowywanie żagli; nie wolno jednak odtrącać na tę przestrzeń więcej jak $2\frac{1}{2}\%$ pojemności ryczałtowej.

Z pozwoleniem odtrącania przestrzeni powyżej wzmiankowanych łączy się warunek, żeby właściwy urząd portowy uznał przestrzeń, która ma być odtrącona, za odpowiednią pod względem rozmiarów i za urządzoną w sposób stosowny do celu przeznaczenia, tudzież żeby wewnątrz lub zewnątrz tych przestrzeni umieszczony był napis, wyrażający do jakiego celu są przeznaczone i żeby do tych celów rzeczywiście były używane.

Odtrącanie na parowcach.

§. 15.

Celem oznaczenia pojemności czystej okrętów parowych odtrąca się od ich pojemności ryczałtowej:

I. Wszystkie te przestrzenie, które według §. 14 na okrętach żaglowych mają być odtrącane z wyjątkiem przestrzeni pod I. 6 wzmiankowanej a przeznaczonej na zachowywanie żagli.

Jeżeli maszyna pomocnicza i jej kotły znajdują się w lokalach maszyny głównej i maszyna pomocnicza działa w związku z maszyną główną do wytwarzania siły poruszającej przeznaczoną, przestrzeń, przez maszynę pomocniczą i jej kotły zajęta, stanowi część przestrzeni maszyny głównej i przeto nie może być osobno odtrącona.

II. Odtrąca się przestrzeń przez siłę poruszającą zajęta, którą oblicza się jak następuje:

a) Na parowcach kołowych, na których rzeczywista pojemność w beczkach przestrzeni wyłącznie przez kotły parowe i maszyny zajętej i do regularnego ruchu onychże potrzebnej (a przeto z wyłączeniem magazynu na węgle lub magazynów na zachowywanie innych materiałów opałowych jakoteż na zachowywanie żywności przeznaczonych tudzież pomieszczeń,

które znajdować się powinny w przestrzeni maszyn lub kotłów), wynosi więcej niż 20% a mniej niż 30% pojemności ryczałtowej okrętu, liczy się na odtrącenie 37% pojemności ryczałtowej; dla parowców szrubowych, na których pojemność w beczkach rzeczonoj przestrzeni wynosi więcej niż 13 a mniej niż 20% pojemności ryczałtowej okrętu, liczy się na odtrącenie 32% pojemności ryczałtowej.

b) Jeżeli wzmiankowana powyżej przestrzeń maszyny jest tak mała, że na parowcach kołowych wynosi 20% lub mniej a na parowcach szrubowych 13% lub mniej pojemności ryczałtowej okrętu, zostawia się uznaniu Władzy morskiej kazać obliczyć odtrącenie albo w sposób pod *a*) wzmiankowany, albo jeżeli to uzna za odpowiednie, wyznaczyć na odtrącenie dla parowców kołowych jeden i pół, dla parowców szrubowych jeden i trzy ćwierci rzeczywistej pojemności w beczkach przestrzeni maszyny.

We wszystkich przypadkach, w których przestrzenie maszyny są tak małe, że Władzy morskiej służy prawo rzeczonoj wyboru, mierniczy może zastosować do parowców kołowych odtrącenie jeden i pół a do parowców szrubowych odtrącenie jeden i trzy ćwierci rzeczywistej pojemności w beczkach przestrzeni maszyny, jeżeli od Władzy morskiej nie otrzyma wyraźnego pozwolenia, żeby sobie postąpił inaczej.

c) Jeżeli zaś rzeczywista przestrzeń maszyny jest tak wielka, że na parowcach kołowych wynosi 30% lub więcej a na parowcach szrubowanych 20% lub więcej pojemności ryczałtowej okrętu, właścicielowi okrętu służy prawo wyboru między zastosowaniem rzeczonoj 37procentowego a względnie 32procentowego odtrącenia i zastosowaniem, jeżeli uzna to za odpowiednie, odtrącenia dla parowców kołowych $1\frac{1}{2}$ a dla parowców szrubowych $1\frac{3}{4}$ rzeczywistej pojemności przestrzeni maszyny.

Jeżeli właściciel okrętu w przypadkach, w których z przyczyny rozmiarów przestrzeni zostawiona mu jest wolność wyboru, nie czyni z tego prawa użytku, mierniczy obliczyć ma odtrącenie według prawidła procentowego, to jest po 37% dla parowców kołowych a po 32% dla parowców szrubowych.

d) Przy wymierzaniu rzeczywistej przestrzeni maszyny, to jest przestrzeni, którą kotły i maszyna rzeczywiście zajmują i która do rzeczywistego ruchu onejże jest potrzebna, postąpić należy w następujący sposób:

Mierzy się najprzód średnią głębokość przestrzeni od jej najwyższego punktu aż do ocembrowania wewnętrznego obok stępki. następnie mierzy się trzy, albo jeśli potrzeba więcej niż trzy szerokości przestrzeni w połowie jej głębokości a mianowicie: po jednej w obu końcach i jedną w połowie długości; bierze się średnią tych szerokości, mierzy się potem środkową długość przestrzeni między przedniem a tylnem przepierzeniem albo pomiędzy granicami jej długości z pominięciem takich części gdyby były, których maszyna nie zajmuje rzeczywiście, ani do odpowiedniego ruchu onejże nie są potrzebne; mnoży się przez siebie te trzy wymiary długości, głębokości i szerokości a iloczyn da pojemność sześcienną przestrzeni pod najwyższym punktem.

Co się tyczy długości rzeczywistej przestrzeni maszyny, nadmieniam się, że tylko ta długość może być mierzona, która jest potrzebna do pomieszczenia maszyny i kotłów, z takim dodatkiem, jaki jest potrzebny żeby ognisko, jeżeliby ruszły umieszczone były wzdłuż okrętu obsługiwać i węgli dodawać, co wynosić może około 30 centymetrów więcej niż długość rusztów lub ogółem około 1·50 metra aż do 2·70 metra. Jeżeli zaś ruszły kotłów umieszczone są w poprzek okrętu, nie trzeba doliczać do długości żadnego dodatku.

Następnie mierzy się powyżej najwyższego punktu objętość sześcienną miejsca lub miejsce na maszynę lub do przystępu światła i powietrza, jeżeli się znajdują, a to mnożąc przez siebie długość, głębokość i szerokość. Tę objętość sześcienną dodaje się do objętości sześcienną przestrzeni poniżej rzezonego punktu najwyższego

Jednakże tę część miejsca lub miejsce powyżej najwyższego punktu lokalu maszyny, który na maszynę lub do przystępu światła i powietrza jest przeznaczony, tylko wtedy wciągnąć należy w wymiar przestrzeni zajętej przez siłę poruszającą, gdy właściciel okrętu poda na piśmie prośbę o to do urzędu portowego.

Pomimo prośby takiej nie należy wciągać owej części w wymiar, jeżeli już wprzód nie była wciągnięta przy obliczaniu pojemności ryczałtowej a przy wymierzaniu zostało stwierdzone, że przestrzeń rzezona ma odpowiednią rozciągłość i zrobiona jest w taki sposób,

żeby była bezpieczna i od wpływu morza zabezpieczona, tudzież że nie może być użyta do żadnego innego celu jak tylko na maszynę i do przystępu światła i powietrza do maszyny i do kotłów okrętu.

Przez najwyższy punkt głównej przestrzeni rzeczywistego lokalu maszyny, od którego mierzona być ma głębokość rzezonej głównej przestrzeni, rozumie się dolną stronę pokładu lub jeżeli ściany boczne są w górę zakrzywione, punkt lub wysokość gdzie krzywizna się kończy.

Jeżeli na okręcie, którego przerzeczono przestrzenie mają być wymierzone, maszyna i kotły parowe ustawione są w osobnych miejscach, wymierzyć należy oddzielnie w sposób wyżej podany pojemność każdej takiej przestrzeni i sumy otrzymane dodać do siebie.

Na parowcach szrubowych trzeba nadto dodać do tego pojemność tunelu na wał szruby, lub jeżeli ich jest kilka, pojemność wszystkich tuneli, które uważać należy za części przestrzeni maszyny. Oblicza się tę pojemność mnożąc przez siebie długość, szerokość i głębokość tunelu.

Suma przerzeczonych przestrzeni, wyrażająca pojemność przestrzeni, którą maszyna rzeczywiście zajmuje, pomnożona przez 0·353, daje pojemność tej przestrzeni w heczkach okrętowych,

- e) Jakąkolwiek rozciągłość ma przestrzeń, którą maszyna rzeczywiście zajmuje, mierniczy powinien ją wymierzyć celem oznaczenia, czy odtrącenie na siłę poruszającą przypadające obliczyć należy według powyższego pravidła procentowego (II a), czy też według pravidła pod (II b) podanego, w ilości $1\frac{1}{2}$ albo $1\frac{3}{4}$ rzeczywistej, z pomiaru wynikającej a w heczkach wyrażonej pojemności przestrzeni maszyny.

§. 16.

Dla parowców holowniczych i dla yachtów odtrącanie na przestrzeń zajętą przez siłę poruszającą wymierza się do najwięcej 50% ryczałtowej pojemności okrętu.

§. 17.

Jeżeli właściciel okrętu prosi, żeby odtrącenie na przestrzenie maszyn i kotłów tudzież na maga-

zyni węgla oprócz sposobem podanym w §. 15 oznaczone było także jeszcze według systemu używanego w państwie niemieckiem, proście tej należy uczynić zadość.

IV. Powinności budowniczego, właściciela okrętu i szypra pod względem wymierzania okrętu.

§. 18.

Przestrzeń pod pokładem wymiernym okrętu budowanego powinna być wymierzona niezwłocznie po położeniu pokładu.

Gdy na warsztatach krajowych budowane są okręty z dnem podwójnem lub podzielonemi zbiornikami balastu wodnego, właściciel lub budowniczy obowiązany jest najmniej na cztery tygodnie przed wymierzeniem doręczyć mierniczemu opatrzone podziałką plany przekroju głównego poprzecznego i przekroju podłużnego, z którychby można było dowiedzieć się o sposobie konstrukcyi dna podwójnego, o jego wymiarach i formie.

§. 19.

Przy wymierzaniu okrętu budowniczego, właściciel lub szyper winien albo osobiście pomagać mierniczemu do wykonania pomiarów albo dostarczyć do tego ludzi.

Na żądanie mierniczego winni celem wykonania pomiaru kazać okręt całkiem lub w części wypróżnić, do przestrzeni zaś jeszcze nie wymierzonych nie wolno bez pozwolenia funkcyonaryuszów do wymierzania przeznaczonych wnosić ani ładunku ani balastu.

§. 20.

Gdyby wynik pierwszego wymierzenia okrętu zmienił się przez przebudowanie zrębu okrętowego, lub przez przebudowanie przystawki na najwyższym pokładzie, natenczas, jeżeli to przebudowanie lub odmianienie wykonane zostało na warsztacie krajowym, ten, który kazał je uczynić obowiązany jest uwiadomić o tem Władzę portową.

Jeżeli zaś zmiany te uczynione zostały za granicą, szyper obowiązany jest uwiadomić o tem piśmiennie Władzę portową pierwszego portu krajowego, do którego zawinie.

Następnie winien mierniczy wymierzyć okręt ponownie i wykonać potrzebne obliczenia dla zbadania o ile się pojemność beczkowa zmieniła.

§. 21.

Jak tylko przyczyna, dla której okręt wymieniony był według prawidła II. zostanie usunięta, właściciel i szyper tego okrętu winni uwiadomić o tem mierniczego, iżby okręt wymierzony został według prawidła I.

§. 22.

Powinności w §. 20. wzmiankowane tyczą się także wszelkich zmian w używaniu owych przestrzeni, które stosownie do postanowień §§. 14, 15 i 16 były od pojemności ryczałtowej odciążone.

Mianowicie gdy na parowcach poczynione zostały zmiany w przestrzeni maszyny, czy to pod względem długości czy pojemności onejże, albo, jeżeli w przestrzeni tej urządzono kajuty mieszkalne, albo poczyniono zmiany w magazynach węgla itp. świadectwo wymierzenia parowca nie będzie dopóty uważane za ważne, dopóki przestrzeń maszyny nie zostanie ponownie wymierzona.

§. 23.

Miejsca przeznaczonego na maszynę nie wolno używać na zachowywanie w nim ładunku lub żywności; podobnież w przestrzeniach dla służby okrętowej przeznaczonych nie wolno umieszczać ani towarów, ani żywności, o ile nie są osobistą własnością służby okrętowej i nie służą do użytku w podróży.

§. 24.

Wykroczenia przeciwko postanowieniom §§. 18 aż do 23 karać będą urzędy portowe i zdrowotne morskie lub c. i k. urzędy konsulaćkie karami pieniężnymi w kwocie aż do stu złotych, do funduszu zapomogowego marynarki wpływającami.

Kary pieniężne, które od ukaranych nie mogą być ściągnięte, zamieniać należy na kary aresztu. W przypadku takim za kwotę od jednego aż do dziesięciu złotych wymierzony być może areszt jednodniowy, który jednak w żadnym razie nie może wynosić więcej jak dni piętnaście.

Przeciwko wydanemu wyrokowi pierwszej instancyi można odwołać się w terminie 15dniowym do c. k. Władzy morskiej.

Jeżeli takowa wyrok pierwszej instancyi choćby ze złagodzeniem kary zatwierdzi, niema dalszej apelacyi.

Opłaty za wymierzenie okrętów.**§. 25.**

Za wymierzenie winien właściciel lub jego zastępca przy odbiorze świadectwa wymierzenia (§. 5 ustawy) oprócz stępla ustawowego do tegoż świadectwa złożyć tytułem opłaty od każdej beczki pojemności ryczałtowej: sześć centów, jeżeli pomiar wykonano według prawidła I., trzy centy, jeżeli to uczyniono według prawidła II.

Za wymierzenie okrętu mającego od 16 aż do 100 beczek pojemności, ustanawia się opłata w kwocie pięć złotych w razie zastosowania prawidła I. a w kwocie trzy złote w razie zastosowania prawidła II.

Za wymierzenie przestrzeni zamkniętych na najwyższym pokładzie i obliczenie odtrąceń na samą służbę okrętową, ustanawia się takse w kwocie jeden cent a za wymierzenie samej przestrzeni maszyny, takse w kwocie dwa centy od każdej beczki wymierzonej przestrzeni z tą uwagą, że cała suma tak za jeden jak i za drugi pomiar nie może wynosić mniej jak jeden złoty, jakakolwiek byłaby pojemność.

Nadto stosownie do okoliczności właściciel okrętu ponieść ma koszta przyjazdu urzędnika mającego udział w wykonaniu pomiaru i mierniczego.

IV. Postanowienia końcowe.**§. 26.**

Postanowienia rozporządzenia niniejszego nabywają mocy obowiązującej dla okrętów, które po raz pierwszy są wymierzone, bezpośrednio po ogłoszeniu onegoż, pojemność zaś okrętów już wymierzonych w porcie krajowym ma być na zasadzie niniejszego rozporządzenia sprostowana w razie potrzeby na prośbę właściciela.

Dopóki trwać będzie przymierze cłowe i handlowe między królestwami i krajami w Radzie państwa reprezentowanymi a krajami korony węgierskiej, wymierzenia okrętu w porcie drugiego obszaru wykonane, tudzież świadectwa wymierzenia i inne poświadczenia na tej podstawie wydane będą miały taką samą wagę, jak pomiary wykonane a świadectwa wydane w porcie własnego obszaru.

Z wydaniem niniejszego rozporządzenia uchylają się rozporządzenia z dnia 24. maja 1871 (Dz. u. p. Nr. 44), z dnia 1. grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 168) i z dnia 24. stycznia 1883 (Dz. u. p. Nr. 13).

Bacquehem r. w.

