

Rok 1892.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXV. — Wydana i rozesłana dnia 5. listopada 1892.

(Zawiera Nr. 188.)

## 188.

### Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 29. października 1892,

którem wydaje się dla jeziora bodeńskiego przepisy zapewniające bezpieczeństwo żeglugi.

Na zasadzie umowy, zawartej między Rządami państw nad brzegami jeziora bodeńskiego leżących, zmienia się niektóre postanowienia Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora bodeńskiego z dnia 22. września 1867, Dz. u. p. Nr. 19 z r. 1868, tudzież rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. czerwca 1884, Dz. u. p. Nr. 90, „o wydawaniu patentów żeglarskich statkom wiosłowym, żaglowym i parowym po jeziorze bodeńskim żeglującym“ a to w następujący sposób:

#### A. Obciążenie statków i ich rewizya.

##### §. 1.

Nie wolno żadnego statku obciążać tak, żeby zanurzał się ponad linią oznaczającą granicę największego dozwolonego zagłębienia.

Statki żaglowe odkryte, to jest nie mające stałego pokładu, jeżeli ich ściana nie wystaje najmniej 50 *cm* nad linią wodną, opatrzone być powinny osłonami z desek (Windladen) takiej wysokości,

żeby odległość od powierzchni wody aż do górnego brzegu tej osłony wynosiła wszędzie najmniej 50 *cm*.

Jeżeli ładunek statku żaglowego odkrytego, składa się z drzewa miękkiego, pociętego lub połupanego, w warstwach regularnych ułożonego, można zaniechać opatrywania go osłonami z desek.

##### §. 2.

Przy badaniu wytrzymałości statku, odbywać się mającem w myśl artykułu 6 Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora bodeńskiego i w myśl §. 2 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. czerwca 1884, Dz. u. p. Nr. 90, należy protokolarnie stwierdzić:

1. We wszystkich przypadkach, czy statek jest stosownie do swego celu dość silnie i trwale zbudowany, czy ma szczeliny dobrze zatkanie i czy stosownie do swego przeznaczenia jest urządzony;

2. u statków żelaznych w szczególności, czy grubość wzmocnień poprzecznych i podłużnych, tudzież okucie jest dostateczne, czy nity i spojenie szwów blaszanych starannie jest wykonane i czy statek jest dostatecznie opatrzony nie przepuszczającymi wody przepierzeniami;

3. u parowców nadto:

a) czy maszyna pod względem budowy, ustawienia a mianowicie pod względem połączenia swego ze statkiem jest taką, żeby można liczyć na jej trwałe nieochybnie działanie, jakoteż czy w komorze na maszynę jest dość miejsca, żeby obsługa koło kotłów mogła być wygodnie



Ładowność, odpowiadającą największemu dozwolonemu zagłębieniu oznacza się albo przez wymiarzenie na żądanie właściciela lub dowódcy okrętu wykonane albo też zapomocą rachunku, który uskutecznia Władza rewidująca na podstawie głównych wymiarów statku: długości, szerokości i wysokości między linią wodną próżnego statku a linią największego dozwolonego zagłębienia.

Dla parowców przeznaczonych do przewożenia osób Władza stwierdza, jaką największą ilość osób wolno wziąć na pokład. Ilość tę należy zapisać w stosownem miejscu statku.

#### §. 5.

Do oznaczenia linii największego dozwolonego zagłębienia używa się klamer żelaznych mających 25 *cm* długości a 4 *cm* wysokości odbijającej barwy (białych lub jasno-czerwonych na ciemnym, czarnych na białem tle). Na statkach żelaznych, należących do Rządu lub do przedsiębiorstwa żeglugi, mającego od Rządu koncesyą i przez Rząd lub takie przedsiębiorstwo używanych, można klamrę zastąpić kreską wymalowaną takiej samej długości i wysokości i odpowiedniej barwy.

Dolny brzeg klamry lub kreski powinien przypadać na ustanowioną linią największego dozwolonego zagłębienia.

Klamry lub kreski na burcie umieszczać należy po obu stronach zwyczajnie w środku statku u parowców na przodzie i z tyłu, u statków żaglowych nie opatrzonych stałym pokładem, tam, gdzie wysokość burty jest najmniejsza. Na widzialnej powierzchni klamrę wybić należy:

w pośrodku pierścienia początkową i końcową głoskę siedziby Władzy wystawiającej

świadectwo rewizyi, np.



obok ilości ton ładowności statku cyframi arabskimi. Na parowcach osobowych można dopisywania ładowności zaniechać.

#### §. 6.

Świadectwo rewizyi wygotowuje się podług dołączonych wzorów (załączka I i II).

#### §. 7.

Do łodzi z motorami (olejnemi, naftowemi lub elektrycznemi itp.) postanowienia powyższe dotyczące się parowców stosują się odpowiednio.

Łodzie wiosłowe nie podlegają postanowieniom powyższym.

### B. Przepisy do zapobiegania niebezpieczeństwom w portach i w podróży.

#### §. 8.

Wjazdy do portów powinny być w nocy oświetlone a to od zachodu aż do wschodu słońca.

Do oznaczenia prawego czoła portu (patrząc od ładu) wolno używać światła czerwonego. W każdym jednak razie oświetlenie powinno być takie, żeby światła na czołach portu różniły się udrażając nie tylko od wszystkich świateł znajdujących się w głębi przestrzeni portowej, lecz także od świateł przepisanych dla okrętów.

Przystanie dla łodzi parowych oświetlać należy w nocy o tym czasie, w którym łodzie parowe zwykle zawijają.

Do dawania sygnałów przepisanych szczegółowo w Porządku sygnałowym (załączka III) znajdować się powinny w portach i w przystaniach dla łodzi parowych:

- a) trąba do mgły z tonem niskim, daleko słyszalnym,
- b) dzwon do mgły z tonem czystym.

Nadto w każdym porcie głównym znajdować się powinno działo do sygnałów i trzymać należy w pogotowiu łódź wybawczą z potrzebnymi przyrządami.

Za port główny na jeziorze bodeńskim uważać należy obecnie c. k. port w Bregencyi.

#### §. 9.

Zakładanie stacyj czołen dla regularnego obrotu osobowego parowców nie jest dozwolone.

#### §. 10.

Światła wzmiankowane niżej pod ll. 1 aż do 5 a nie inne, powinny znajdować się na statkach przy każdym stanie powietrza od zachodu aż do wschodu słońca:

1. Na parowcu, gdy płynie:

- a) na przodzie a to najmniej 3·5 *m* nad pokładem głównym, jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokregu o 20 strefach kompasowych a to po 10 stref od przodu na obie strony;

b) po prawej stronie światło zielone tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokregu o dziesięciu strefach kompasu od przodu na prawo;

c) po lewej stronie światło czerwone tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokregu o dziesięciu strefach kompasu od przodu na lewo;

d) na tyle statku światło błękitne tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było na łuku widnokregu o 16 strefach kompasu a to po ośm stref od tyłu na obie strony.

2. Na statkach żaglowych, statkach holowanych towarowych i na łodziach trajektowych:

a) gdy płyną samodzielnie, na przodzie (Gras) światło białe; na statkach holowanych towarowych i na łodziach trajektowych światło to powinno mieć urządzenie przepisane wyżej (l. 1 a) dla parowców;

b) gdy są przychepione do parowca powinny nadto mieć z tyłu światło białe widzialne na łuku widnokregu o 16 strefach kompasu a to po ośm stref od tyłu na obie strony.

Na tratwach holowanych trzeba również ustawiać białe światło na tylnym końcu.

3. Na statku parowym, gdy inny statek oznajmi mu (§. 11, l. 8, ustęp 2), że chce go wyprzedzić, powinno ukazać się w tyle jasne białe światło, którym wywijając należy na wszystkie strony.

4. Na jachtach żaglowych, łodziach rybackich i łodziach wiosłowych, gdy się zbliżają do parowców lub gdy te do nich się zbliżają, powinno ukazać się wcześniej białe światło.

5. Na każdym statku poza obrębem portów i przystani na kotwicy stojących powinno być wystawione jasne białe światło, widzialne we wszystkich kierunkach.

6. Statki przywiązane linami w przystaniach portowych stosownie do przepisów zawartych w tamtejszym porządku portowym lub na polecenie Władzy portowej (naczelnika portowego) powinny w czasie od zachodu aż do wschodu słońca ukazywać przyplływającym parowcom i statkom przez takowe holowanym jasne białe światła na końcach statku ku wjazdowi portowemu zwróconych i na częściach statku najdalej wystających (na skrzyniach kół).

7. Światła powinny być widzialne w ciemnej nocy przy jasnym powietrzu:

a) u parowców:  
 światło przodowe na . . . . . 5 km  
 światło boczne na . . . . . 3 km  
 światło tylne na . . . . . 0.5 km

b) u statków żaglowych, u statków holowanych i łodzi trajektowych białe światło na . . . . . 2 km  
 c) u gondoli i łodzi wiosłowych na . . . . . 1 km

8. Światła boczne parowców powinny być tak umieszczone, żeby przedstawiały w przybliżeniu szerokość statku; u parowców kołowych należy je przytwierdzać ile możności od strony brzegów zewnętrznych skrzyń kołowych. Nadto oba te światła boczne powinny być od strony wnętrza burty opatrzone osłonami wystającymi tak daleko przed światłami, żeby te nie mogły być widziane z drugiej strony ponad przodem statku.

## §. 11.

1. Żaden statek nie powinien wjeżdżać w drogę innego płynącego statku i tym sposobem czynić mu przeszkodę.

2. Gdy dwa parowce zbliżą się do siebie w kierunku wprost lub prawie wprost przeciwnym tak, że przez to powstanie niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, każdy z nich powinien usunąć się na prawo, a żeby mogły wyminąć się po lewej stronie.

Postanowienie to stosuje się tylko wtedy, gdy w kierunku wprost lub prawie wprost przeciwnym zbliżą się do siebie tak, że powstanie niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, nie zaś wtedy, gdy dwa statki płynąc dalej swoją drogą mogą swobodnie koło siebie przepłynąć.

Stosuje się więc tylko w takich przypadkach, gdy we dnie każdy z dwóch statków widzi w jednej linii przód, maszt i komin drugiego ze swoim przodem, masztem i kominem i gdy w nocy każdy z dwóch statków w takim stanowisku się znajduje, że widzi oba boczne światła drugiego statku.

3. Gdy kierunki dwóch parowców przecinają się tak, że przez to powstaje niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, ustąpić ma z drogi ten parowiec, po którego prawej stronie znajduje się ów drugi parowiec.

4. Gdy parowiec i statek żaglowy płyną w takim kierunku, że im zagraża niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, parowiec winien ustąpić się statkowi żaglowemu.

Parowce winny zawsze mianowicie podczas burzy odsuwać się daleko od statków żaglowych i od małych lub ciężko obciążonych statków a w razie potrzeby maszynę zastanowić, żeby z bicia fal podczas wymijania się nie powstało dla tych statków niebezpieczeństwo.

Gdy parowce zawijają do portów lub z nich odpływają, gondole i inne małe statki powinny im ustępować z drogi na stosowną odległość.

5. Każdy parowiec, który w sposób niebezpieczeństwem zagrażający przybliży się do innego statku, powinien chyżość zmniejszyć albo, jeżeli potrzeba maszynę zatrzymać i cofać się w tył.

Gdy się to zdarzy dwom parowcom, ten z nich, który pierwszy spostrzeże niebezpieczeństwo, winien ostrzedz drugi parowiec o grożącym niebezpieczeństwie daniem sygnału alarmowego świstawką parową a ów drugi parowiec winien natychmiast na ten sygnał odpowiedzieć.

Podobniez gdy parowiec zbliży się w sposób zagrażający niebezpieczeństwem do statku żaglowego, do łodzi rybackiej, do gondoli itp., winien zwrócić uwagę tych statków na grożące niebezpieczeństwo sygnałem alarmowym danym świstawką parową. Gdyby statek żaglowy spostrzegł niebezpieczeństwo pierwiej niż zbliżający się parowiec, jest również obowiązany ostrzedz parowiec dając mu trąbą sygnał alarmowy.

6. Gdy parowiec płynąc stanie się niezdolnym do wykonywania obrotów, winien statki zbliżające się do niego w sposób grożący niebezpieczeństwem uwiadomić o tej okoliczności sygnałem przewidzianym na ten przypadek w Porządku sygnałów (załączka III).

7. Gdy dwa statki żaglowe zbliżą się do siebie tak, że powstaje dla nich niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, jeden z nich winien drugi wyminąć, a to w następujący sposób:

- a) Statek żaglowy, płynący z pełnym wiatrem (ale nie w kierunku spodniego tramu), winien ustąpić z drogi statkowi płynącemu z wiatrem bocznym;
- b) z dwóch statków, płynących ku sobie z wiatrem bocznym w przeciwnych kierunkach, ten powinien ustąpić z drogi, który ma wiatr z lewej strony;
- c) gdy dwa statki płyną z pełnym wiatrem (ale nie w kierunku spodniego tramu) i mają go z różnych stron, ten statek winien drugiemu z drogi ustąpić, który ma wiatr z lewej strony;
- d) z dwóch statków, które płyną z pełnym wiatrem i mają wiatr z tej samej strony, ten statek winien wyminąć, który po stronie wiatru się znajduje;
- e) statek płynący z pełnym wiatrem w kierunku spodniego tramu, powinien każdemu statkowi ustępować z drogi.

8. Bez względu na wszystkie przepisy pod powyższymi cyframi podane, każdy statek zarówno parowy jak żaglowy, gdy prześciga inny statek, obowiązany jest temu ostatniemu z drogi ustąpić.

Parowiec, który w nocy chce wyprzedzić statek żaglowy, winien oznajmić mu ten zamiar pięciu krótkimi świstami świstawki parowej.

9. Do uwiadomienia, w jaki sposób wymijają się będzie, używać należy sygnałów tyczących się zmiany kierunku przewidzianych w Porządku sygnałowym (załączka III).

10. We wszystkich takich przypadkach, gdy według prawideł powyższych jeden z dwóch statków ma drugiemu z drogi ustąpić, ten ostatni statek winien swój kierunek zatrzymać.

## §. 12.

1. Gdy stan powietrza nie pozwala widzieć (mgła, zawieja śnieżna itp.), używać należy we dnie i w nocy sygnałów opisanych w Porządku ruchu (załączka III) w sposób następujący:

- a) Każdy parowiec, płynąc, winien w równych odstępach czasu wydawać świstawką parową trzy na minutę przeciągłe świsty;
- b) każdy statek żaglowy, każda łódź trajektowa i każdy statek towarowy holowany, płynąc samodzielnie, winien wydawać trąbą najmniej jeden na minutę przeciągły ton. Statki te, dopóki dają się słyszeć sygnały do mgły parowców, winny szybko raz po raz wydawać trąbą do mgły krótkie tony. Toż samo czynić mają także statki rybackie;
- c) statki ciągnięne, dopóki mogą słyszeć sygnały do mgły, statków krzyżujących się lub spotykających się z sobą, tudzież gdy się zbliżają do portu, do którego mają zawinąć, winny wydawać trąbą do mgły najmniej jeden na minutę przeciągły ton;
- d) gdy sygnały do mgły parowca lub statku żaglowego dadzą się słyszeć, każdy parowiec winien zamiast sygnału do mgły dawać przepisane w Porządku sygnałowym (załączka III) sygnały rozpoznawcze dopóty, dopóki tamte sygnały nie przestaną dawać się słyszeć;
- e) gdy daje się słyszeć trąba do mgły ze stacyi do której parowce zawijają, każdy parowiec winien zamiast sygnału do mgły, dawać sygnał wjazdowy I, przepisany w Porządku sygnałowym (załączka III).  
gdy dzwon do mgły słyszeć się daje, parowiec zawijający winien dawać sygnał wjazdowy II dopóty, dopóki nie będzie dany dzwonem sygnał do wjazdu;
- f) parowce, równie jak statki żaglowe, stojące na kotwicy poza obrębem portów i przystani, dopóki słyszą sygnały do mgły innych statków, winny w odstępach nie dłuższych jak jednodominutowych dzwonić, lub szybko raz po raz wydawać trąbą do mgły po dwa krótkie tony.

2. Gdy parowiec usłyszy sygnały do mgły innego statku, a z jego kierunku i siły, jakoteż z rodzaju sygnału wynika, że drugi statek zajmuje miejsce wymagające wyminięcia, winien przedewszystkiem zmniejszyć chyżość swego biegu, a w razie potrzeby maszynę całkiem zastanowić.

Dopiero po przeświadczeniu się o wzajemnym kierunku obu statków, względem siebie, można z jak najostrożniejszem użyciem steru i siły maszyny wykonać wyminięcie.

3. Ciągnięcie tratw podczas mgły i zawiei śnieżnych jest zakazane.

Wykonywanie robót około budowli wodnych w tych częściach kotliny portowej, które służą do obrotu parowców, we wjazdach i przed wjazdami do portów, tudzież w przepisanych kierunkach biegu parowców ma być podczas mgły i zawiei śnieżnych wstrzymane.

Gdyby wykonanie robót tego rodzaju nie dało się odłożyć dopóki mgła nie ustąpi, trzeba parowce, odbywające regularne kursa programowe uwiadomić wcześniej, kiedy i gdzie roboty takie będą wykonywane.

W przypadku takim maszyny budownicze pływające i statki robocze obowiązane są dawać sygnały do mgły w taki sam sposób, jak to przepisane jest dla statków w biegu będących (l. 1 a, b, c).

### §. 13.

1. Parowce powinny wpływać do portów i z nich wypływać ile możności z siłą zmniejszoną.

2. Gdy dwa statki zawijające do portu zbliżają się jednocześnie do wjazdu, statek, który ma drugi po prawej stronie, winien temu ostatniemu ustąpić pierwszeństwa do wjazdu. Zresztą parowiec ma zawsze pierwszeństwo przed każdym nie parą pędzonym statkiem, wyjąwszy, gdyby statek żaglowy z silnym wiatrem płynący oczywiście nie mógł bez własnego niebezpieczeństwa zostawić parowcowi wolnej drogi.

3. Gdy dwa lub więcej parowców są gotowe jednocześnie z portu wypłynąć, pierwszeństwo ma ten parowiec, który z przyczyny swego stanowiska może najszybciej i bez narażenia innych statków odplynąć.

Następny statek może dopiero wtedy wyruszyć, gdy pierwszy opuści otwór portowy.

Jeżeli statek poprzedzający wypływał z portu tyłem a dzieje się to w nocy, podczas burzy, mgły i zawiei śnieżnej, następnemu statkowi wolno dopiero wtedy port opuścić, gdy pierwszy się odwróci i roz-

pocznie bieg przepisany. Tenże obowiązany jest dać sygnał przepisany do tego w Porządku sygnałowym (załączka III).

4. We dnie i gdy noc jest spokojna, wolno wyruszyć z portu, gdy parowiec nadpływający oddalony jest najmniej na 500 m od otworu portowego.

Jednakże o zamiarze odplynięcia trzeba już pierwej oznajmić sygnałem przepisany na ten wypadek w Porządku sygnałowym (załączka III) i dopiero wtedy wolno odplynąć, gdy parowiec nadpływający w dostatecznej odległości od otworu portowego maszynę zastanowi i o tem uwiadomi przez odpowiedzenie na sygnał.

Gdy stan powietrza nie pozwala widzieć, postąpić należy tak samo jak tylko statek nadpływający pocznie dawać sygnał wjazdowy I.

5. Gdy w nocy burzliwej parowiec zbliży się do portu na 1 kilometr, jakoteż gdy stan powietrza nie pozwala widzieć (mgła, zawieja śnieżna itd.) a sygnał wjazdowy II nadpływającego okrętu daje się słyszeć, żadnemu statkowi nie wolno portu opuścić, ani otworu portowego zastawić.

### §. 14.

Gdy się zdarzy przygoda nieszczęsna, dowódca statku obowiązany jest uwiadomić o tem jak najszybciej sąsiednie miejsca i statki; używać ma do tego sygnałów na pomoc, przewidzianych w Porządku sygnałowym (załączka III).

### §. 15.

Łodzie motorowe (porównaj §. 7) podlegają przepisom o światłach, wymijaniu i dawaniu sygnałów tak samo jak parowce z tą różnicą, że do dawania sygnałów dostateczny jest jeden z przepisanych środków sygnałowych akustycznych (świstawka lub trąba).

Małe łodzie parowe obchodzić się mogą prostą świstawką parową.

Małe łodzie motorowe i parowe wystawiać mogą światło przodowe niżej, jak to w §. 10 liczba 1 a jest przepisane i nadto wolno im połączyć światła boczne w jednej skrzyni.

## C. Postanowienia ogólne i przejściowe.

### §. 16.

Postanowienia powyższe nabywają mocy obowiązującej od dnia 1. marca 1893.

Od tego terminu tracą moc swoje przepisy artykułu 2, ustęp 2—4, artykułów 8, 9, 13 ustęp 1, oddział 2, ustęp 2 i 3, tudzież artykułów 16 i 17

ustęp 2 Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora bodeńskiego.

Jednocześnie czynią się następujące zmiany w postanowieniach rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. czerwca 1884, Dz. u. p. Nr. 90:

a) §. 1 opiewać ma na przyszłość:

„Każdy statek po jeziorze bodeńskim krążący, do obywatela austriackiego lub do c. k. zakładu trajektowego należący, powinien posiadać przepisany patent (dowód wypróbowania) a mianowicie każdy parowiec, każda łódź motorowa, każdy statek żaglowy i ciągniony towarowy, jakoteż każde czółno trajektowe.

Postanowienia potrzebne dla bezpieczeństwa obrotu łodzi wiosłowych w obrębie portów wydane będą osobnem rozporządzeniem.“

- b) Postanowienie §. 4go, ustęp 1, żeby utrzymywany był regestr statków opatrzonych patentami, rozciąga się także na łodzie motorowe, statki towarowe ciągnięte i łodzie trajektowe.
- c) Wzór patentu żeglarskiego dołączony do rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. czerwca 1884, Dz. u. p. Nr. 90. nie ma być na przyszłość używany.

Statkom (wyjąwszy łodzie wiosłowe) posiadającym patent żeglarski według tego wzoru wygotowany, wyznacza się termin sześciomiesięczny, w którym postarać się mają, żeby im wydano dokument wypróbowania podług wzoru podanego w załączce I i II do niniejszego rozporządzenia i żeby się poddały rewizji do tego celu potrzebnej.

#### §. 17.

Bezpośrednie przestrzeganie i nadzór nad wykonywaniem niniejszego rozporządzenia, o ile nie chodzi o sprawy, stosownie do rozporządzenia ministeryalnego z dnia 8. października 1891, Dz. u. p. Nr. 153, przekazane kierownikowi inspekcji nad żeglugą na jeziorze bodeńskim c. k. dyrekcji głównej kolei rządowych austriackich, sprawującemu obowiązki komisarza portowego w c. k. porcie jeziora bodeńskiego w Bregencyi, porucza się c. k. starostwu w Bregencyi, które pod względem techniczno-żeglarskim działać ma zawsze w porozumieniu z rzezonym komisarzem portowym.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

C. k. Starostwo bre genkie.

**Patent żeglarski.**

Należący do ..... w .....

statek	{	drewniany	{	nazwany .....
		żelazny		oznaczony liczbą .....

o ładowności wynoszącej ..... ton,  
 którego wszystkie części i przynależności były zrewidowane i największe dozwolone zagłębienie w sposób  
 niżej podany jest oznaczone, załogą i ryszunkami w dołączonym spisie wyszczególnionemi opatrzony,  
 uznany został za zdatny do żeglugi po jeziorze bodeńskim.

Na zasadzie niniejszego dokumentu statek ten zapisany został w rejestrze statków i może być  
 używany do żeglugi po jeziorze bodeńskim dopóty, dopóki będzie się znajdował w rzeczonym stanie  
 i dopóki nie nastąpi istotna zmiana lub odnowienie ważnych części statku.

W dowód czego spisano pod pieczęcią urzędową.

Bregencya, dnia ..... r.

(L. S.)

C. k. starosta:

(Podpis.)



## Dozwolone zagłębienie.

Dozwolone zagłębienie statku po obładowaniu oznaczone zostało z każdej strony w pośrodku { żelaznemi klamrami } z przodu i z tyłu { wymalowanemi kresami } mającemi 25 *cm* długości a 4 *cm* szerokości.

Linia największego dozwolonego zagłębienia przechodzi przez dolny brzeg { klamer } { kres }. Sucha wysokość burty wynosi więc (miara w miejscach oznaczenia suchej wysokości):

## Z a ł o g a.

Ażeby statek mógł bezpiecznie żeglować, powinna znajdować się na nim następująca załoga:

.....

.....

## Rynsztunek.

Gdy statek jest w biegu, powinny znajdować się na nim:

(następuje wykaz).

(Na parowcach przeznaczonych do przewozu osób.)

Największa ilość podróżnych, którą wolno wziąć na pokład, wynosi:.....

.....

C. k. Starostwo bregenckie.

**Świadectwo ponownej rewizyi.**

Ponieważ w statku powyżej wymienionym

}	zmieniono .....
	odnowiono .....

przeto na wniosek ..... w .....

wszystkie jego części i przynależności zostały dziś zrewidowane. Pokazało się, że.....

.....

.....

.....

Bregencya, dnia ..... 80 .....

(L. S.)

C. k. starosta:  
(Podpis.)



## Porządek sygnałowy dla żeglugi na jeziorze bodeńskie m.

### I. Sygnały do mgły.

Parowce dawać je mają zawsze świstawką trójttonową.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnałowania	Odpowiedź na sygnał
1	<b>Sygnał do mgły</b> parowców na jeziorze (§. 12, liczba 1 a)	— — — — — W równych odstępach czasu trzy na minutę przeciągłe świsty	Parowce odpowiedzieć mają sygnalem Nr. 2 a lub 2 b; inne statki używają sygnałów Nr. 4 b lub Nr. 5
2a	<b>Sygnał rozpoznawczy</b> parowców odbywających kurs programowy z numerem parzystym *) (§. 12, liczba 1 d)	00 Dwa na minutę krótkie szybko po sobie następujące świsty	Każdy parowiec odpowiedzieć winien własnym sygnałem rozpoznawczym
2b	<b>Podobnież</b> z numerem nieparzystym **) (§. 12, liczba 1 d)	000 Trzy na minutę krótkie szybko po sobie następujące świsty	
3	<b>Sygnał do mgły</b> parowca stojącego na kotwicy poza obrębem portu (§. 12, liczba 1 f)	000000000 Dzwonienie dzwonem najmniej raz na minutę	
4a	<b>Sygnał do mgły</b> statków żaglowych, łodzi trajektowych i statków ciągnionych, gdy płyną samodzielnie i nie mogą słyszeć sygnałów parowcowych do mgły (§. 12, liczba 1 b)	— — — — — Jeden na minutę przeciągły ton trąbą do mgły	Parowce odpowiadają sygnałem rozpoznawczym (Nr. 2 a lub 2 b)
4b	<b>Podobnież</b> także statków rybackich, dopóki dają się słyszeć sygnały parowcowe do mgły (§. 12, liczba 1 b)	0000000000 Szybko raz po raz krótkie tony trąbą do mgły	

\*) Numera parzyste mają kursa w kierunku :  
Bregencya—Lindau—Friedrichshafen—Meersburg—Konstancya ;  
od brzegu szwajcarskiego do brzegu austriackiego i niemieckiego;  
Rorschach—Romanshorn;  
Ludwigshafen—Meersburg—Konstancya.

\*\*) Numera nieparzyste mają kursa w kierunku :  
Konstancya—Meersburg—Friedrichshafen—Lindau—Bregencya ;  
od brzegu austriackiego i niemieckiego do brzegu szwajcarskiego ;  
Romanshorn—Rorschach;  
Konstancya—Meersburg—Ludwigshafen

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnalowania	Odpowiedź na sygnał
5	<p><b>Sygnał do mgły</b>            statki żaglowe, łodzie trajektowe i statki towarowe, gdy są ciągnięte przez parowce a mianowicie:  <i>a)</i> dopóki mogą słyszeć sygnały do mgły innych statków, i  <i>b)</i> gdy się zbliżają do portu, do którego mają zawinąć            (§. 12, liczba 1 c)</p>	<p style="text-align: center;">—————</p> <p>Jeden na minutę przeciągły ton trąbą do mgły</p>	<p>Parowce odpowiadają sygnałem rozpoznawczym</p>
6	<p><b>Sygnał do mgły</b>            statku żaglowego, stojącego na kotwicy poza obrębem portu            (§. 12, liczba 1 f)</p>	<p style="text-align: center;">OO</p> <p>Najmniej raz na minutę szybko raz po raz po dwa krótkie tony trąbą do mgły</p>	
7	<p><b>Sygnał do mgły</b>            strażnika przy otworze portowym</p>	<p style="text-align: center;">————— ————— —————</p> <p>Trzy na minutę przeciągłe tony trąbą do mgły. Długie dzwonienie dzwonem do mgły w odpowiednich odstępach. Sygnalowanie to rozpocząć się ma natychmiast, gdy się dadzą słyszeć sygnały do mgły statków i trwać ma aż do ich wplynięcia</p>	<p>Parowce odpowiadają sygnałem wjazdowym I, gdy usłyszą trąbę do mgły a sygnałem wjazdowym II, gdy usłyszą dzwon do mgły            (§. 12, liczba 1 e)</p>
8	<p><b>Sygnał wjazdowy I.</b>            dawać mają parowce, gdy ze stacyi parowców, do której mają zawinąć, usłyszą trąbę do mgły a to dopóty, aż dzwon do mgły da się słyszeć            (§. 12, liczba 1 e)</p>	<p style="text-align: center;">————— —————</p> <p>dwa przeciągłe świsty w krótkim odstępie</p>	
9	<p><b>Sygnał wjazdowy II.</b>            dawać mają parowce, gdy ze stacyi parowców, do której mają zawinąć, usłyszą dzwon do mgły a to dopóty, aż z parowca będzie dany dzwonem sygnał do wjazdu            (§. 12, liczba 1 e)</p>	<p style="text-align: center;">————— ————— —————</p> <p>trzy przeciągłe świsty w równych odstępach</p>	

## II. Sygnały podczas ruchu.

Dawać je mają parowce zawsze prostą świstawką parową.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnalowania	Odpowiedź na sygnał
10	<p><b>Sygnał odpłynięcia.</b>            Sygnałem tym parowiec, chcący odpłynąć, żąda, żeby parowiec nadpływający zostawił mu wolne miejsce do odpłynięcia            (§. 13, liczba 4)</p>	<p>● ● ● ●            Trzy krótkie świsty w równych odstępach</p>	<p>Drugi parowiec odpowiedzieć ma takim samym sygnałem</p>
11	<p><b>Sygnał odwrotu</b>            daje się, gdy nie można widzieć, skoro parowiec odpłynawszy tyłem ze stacyi, odwróci się i rozpocznie bieg przepisany            (§. 13, liczba 3)</p>	<p>—————            Długi przeciągły świst</p>	
12	<p><b>Sygnał prześcigu w nocy</b>            parowca, który w nocy chce obok statku żaglowego wysunąć się naprzód            (§. 11, liczba 8)</p>	<p>● ● ● ● ● ●            Pięć krótkich świstów</p>	<p>Na statku żaglowym w tyle białe światło, którem wywijać należy na wszystkie strony            (§. 10, liczba 3)</p>
13 a	<p><b>Sygnał zmiany kierunku.</b>            Zwracam mój kierunek na prawo            (§. 11, liczba 9)</p>	<p>●            Jeden krótki świst</p>	
13 b	<p><b>Sygnał zmiany kierunku.</b>            Zwracam mój kierunek na lewo            (§. 11, liczba 9)</p>	<p>● ●            Dwa krótkie świsty</p>	
13 c	<p><b>Sygnał zmiany kierunku.</b>            Wstrzymuję maszynę lub cofam się            (§. 11, liczba 9)</p>	<p>————— ● —————            Jeden przeciągły, jeden krótki i jeden przeciągły świst</p>	

## III. Sygnały na trwogę i na pomoc.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnalowania	Odpowiedź na sygnał
14	<p><b>Sygnał na trwogę.</b></p> <p>Daje się takowy dla zwrócenia uwagi innego statku na zagrażające mu niebezpieczeństwo, nadto daje takowy parowiec nie zdolny do wykonywania obrotów, gdy inny parowiec zbliża się do niego w sposób zagrażający niebezpieczeństwem</p> <p>(§. 11, liczba 5)</p>	<p>U U U U U U U U</p> <p>Krótkie, szybko po sobie następujące świstnięcia lub uderzenia dzwonu w jednokrotnym postępie (z parowców) lub podobne tony trąbą do mgły (z innych statków)</p>	<p>Odpowiada się takimże sygnałem. świstawką parową lub trąbą do mgły.</p>
15	<p><b>Sygnał na pomoc,</b></p> <p>daje się go w celu uzyskania pomocy, gdy statek znajduje się w trudnem położeniu lub niebezpieczeństwie</p> <p>(§. 14)</p>	<p>U U U U U U U U U U U U U U U U</p> <p>Krótkie, szybko po sobie następujące świstnięcia lub uderzenia dzwonem w krotnym postępie (z parowców) lub podobne tony trąbą do mgły z innych statków), wywieszenie wielkiej chorągwi czerwonej, zapalenie sygnałów błyskowych, strzały działowe</p>	<p>Statki odpowiadają sygnałem na trwogę, porty strzałami działowymi.</p>

