

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IV. — Wydana i rozesłana dnia 9. stycznia 1894.

(Zawiera Nr. 5.)

## 5.

### Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa z dnia 12. grudnia 1893,

którem dla jezior górno-austriackich i salzburskich wydaje się Porządek policyjny żeglarski i jeziorny.

#### I. Postanowienia ogólne.

##### §. 1.

Kierownicy statków wszelkiego rodzaju i tratw, jakoteż posiadacze zakładów kąpielowych i innych, znajdujących się na jeziorze, winni baczyć troskliwie na to, żeby unikano wzajemnego czynienia sobie zawał i uszkodzeń.

##### §. 2.

W czasie od zachodu aż do wschodu słońca przy jakimkolwiek stanie powietrza wystawione być powinny następujące a nie inne światła pozycyjne:

#### 1. Na każdym parowcu gdy płynie:

- a) na przodzie lub na maszcie przednim a to w wysokości najmniej 1 m nad światłami bocznymi jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie

nie 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.

Na łodziach parowych bez pokładu mocna światło przodowe połączyć z światłami bocznymi w tej samej budce.

2. Na każdym statku żaglowym lub wiosłowym i na każdej tratwie gdy płyną:

- a) gdy płyną samodzielnie na przodzie światło jasne białe, jednostajnie ze wszystkich stron widzialne;

- b) gdy są przyłączone do innego statku, światło białe jednostajnie z każdej strony widzialne, umieszczone na tyle, gdy są przyłączone do końca statku a na zewnętrznej stronie burty, gdy są przyłączone do boku statku.

Z kilku statków, po jednej stronie przyłączonych, tylko ostatni powinien być tem światłem na zewnętrznej ścianie burty opatrzone.

Postanowienie pod b) nie stosuje się jednak do małych łodzi przez parowce ciągnionych.

3. W ciemnej nocy, gdy powietrze jest czyste, światła powinny być widzialne a mianowicie:

a) światła parowców:

przodnie na . . . . . 1.000 m

boczne i tylne na . . . . . 500 m;

b) światła statków żaglowych, wiosłowych i traw:

światło białe na . . . . . 500 m.

4. Światła boczne parowców powinny być umieszczone tak, 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.

### §. 3.

1. Parowce, utrzymujące regularną komunikację pomiędzy dwoma lub więcej miejscami, winny w kursach swoich trzymać się oznaczonego kierunku i tylko w przypadkach koniecznej potrzeby wolno im od niego zbaczać.

2. Wyściganie się jest parowcom wzbronione.

3. Żaden statek nie powinien zajmować drogi innego płynącego statku i tym sposobem czynić mu przeszkodę.

Kąpiącym się nie wolno dopływać do parowców i czepiać się onych, statkom wiosłowym i żaglowym nie wolno parowców dościgać, również wzbronione jest przyczepianie do parowców małych statków wiosłowych (gondoli), wiozących pasażerów.

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

Postanowienie to stosuje się tylko wtedy, gdy statki 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 postanowienie to tylko w takich przypadkach, gdy we dnie każdy z dwóch statków widzi w jednej lub prawie w jednej linii przód, maszt i komin drugiego ze swoim przodem, masztem i kominem i gdy w nocy każdy z dwóch

statków w takim kierunku się znajduje, że widzi oba boczne światła drugiego statku.

5. 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.

6. 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 łodzi a w razie potrzeby maszynę zastanowić, żeby z bicia fal podczas wymijania się nie powstało dla tych statków niebezpieczeństwo.

7. 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 świstawką parową sygnału na trwogę przepisanej w dołączonym porządku sygnałowym (Nr. bież. 6) a ów drugi parowiec winien natychmiast na ten sygnał odpowiedzieć.

Podobnie gdy parowiec zbliży się w sposób zagrażający niebezpieczeństwem do statku żaglowego, łodzi wiosłowej lub tratwy, winien sygnałem na trwogę, danym świstawką parową, zwrócić uwagę tych statków na grożące niebezpieczeństwo. Gdyby statek żaglowy spostrzegł niebezpieczeństwo pierwiej niż zbliżający się parowiec, jest również obowiązany ostrzedz parowiec, dając mu trąbą do mgły sygnał na trwogę przepisany w porządku sygnałowym (Nr. bież. 6).

8. Gdy parowiec płynąc stanie się niezdolnym do wykonywania obrotów, winien statki zbliżające się do niego w sposób zagrażający niebezpieczeństwem uwiadomić o tej okoliczności sygnałem przewidzianym na ten przypadek w porządku sygnałowym (Nr. bież. 6).

9. 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 wymijać, który znajduje się po stronie wiatru;
- e) statek płynący z pełnym wiatrem w kierunku spodniego tramu, powinien każdemu statkowi ustępować z drogi.

10. Bez względu na wszystkie przepisy pod powyższymi cyframi podane, każdy parowiec lub statek żaglowy, prześcigając inny statek, obowiązany jest temu ostatniemu z drogi ustąpić.

Parowiec, który w nocy chce wyprzedzić statek żaglowy, winien oznajmić mu ten zamiar sygnałem prześcigu przewidzianym w porządku sygnałowym (Nr. bież. 5).

11. Do uwiadomienia, w jaki sposób wymijać się będzie, używać mają parowce sygnałów zmiany kierunku, przewidzianych w porządku sygnałowym (Nr. bież. 4 a, b i c).

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

13. Łodzie wiosłowe winny zawsze statkom parowym i żaglowym w stosownej odległości ustępować z drogi, między sobą zaś winny wymijać się w prawo a wyprzedzać w lewo.

14. Tratwom winny wszelkie inne statki ustępować z drogi.

#### §. 4.

- a) Gdy stan powietrza nie pozwala widzieć, parowce winny dawać sygnał do mgły w porządku sygnałowym (Nr. bież. 3 a) przepisany;
- b) statkom żaglowym, wyjąwszy frachtowe, jest zgoła zabronione odbywanie kursu wtedy, gdy stan powietrza nie pozwala widzieć;
- c) statkom żaglowym, łodziom wiosłowym i tratwom wolno w czasie takiego stanu powietrza wyruszać w drogę lub dalej płynąć tylko w takim razie, jeżeli opatrzone są trąbą do mgły, iżby mogły dawać sygnał w porządku sygnałowym (Nr. bież. 3 b) przepisany;
- d) statkom wiosłowym, żaglowym i tratwom zakazane jest odpływanie w czasie burzy, wyjąwszy, gdy chodzi o ratowanie walczących z niebezpieczeństwem;

- e) statki, które w drodze zaskoczy taki stan powietrza przy jakim nie wolno im kursu odbywać, winny podążać natychmiast do najbliższego brzegu.

#### §. 5.

Zawijać wolno zwyczajnie tylko do tych przystani, które są urzędownie wyznaczone i do publicznej wiadomości podane. Kierownicy statków i tratw wprzód przybywających winni statki swoje tak ustawiać, żeby te, które później przybędą, mogły bez przeszkody przybić do lądu.

O ile właściciele brzegów są obowiązani pozwalając na przybijanie statków do lądu, na przytwierdzenie ich, wyciąganie na brzeg i wysadzanie ładunku, jakoteż na chodzenie po brzegach tych osób, które przez policją wodną do nadzoru są wyznaczone, stanowi o tem ustawa z dnia 30. maja 1869 (Dz. u. p. Nr. 93), dotycząca się postanowień prawa wodnego, prawodawstwu Państwa zastrzeżonych, tudzież ustawa krajowa górnioaustriacka — salzburska — z dnia 28. sierpnia 1870 (Dz. u. kr. Nr. 32) o użytkowaniu wód, ich regulowaniu i odpieraniu.

Przystani przedsiębiorstw koncesyonowanych żeglugi parowej nie wolno podczas zawijania, przybijania i odpływania parowców zastawiać ani innemi statkami ani w jakikolwiek inny sposób.

#### §. 6.

W przystaniach przytwierdzać należy statki tak, żeby nawet wtedy, gdy jezioro nie jest spokojne, nie mogły oderwać się, innych statków uszkodzić i żeglugi tamować. Mniejsze statki, gdy to dla zapobieżenia niebezpieczeństwu jest potrzebne, należy w razie znacznego podniesienia się jeziora wyciągać na ląd z zachowaniem odpowiednich środków ostrożności.

#### §. 7.

Każdy kierownik statku winien unikać troskliwie głębizn i innych miejsc niebezpiecznych, znakami ostrzegawczemi opatrzonych, jakoteż znaków rybackich, leżących poza obrębem zwykłych kursów statków parowych, mianowicie zaś miejsc ikrzenia się ryb i łuków drewnianych. Również zabronione jest najsurowiej uszkodzenie, przestawienie lub usunięcie znaku ostrzegawczego. Gdyby się to jednak stało, kierownik statku lub tratwy winien znak, o ile to jest możebne, niezwłocznie naprawić, w miejscu właściwym postawić lub tymczasowo innym zastąpić, w każdym zaś razie Władzę żeglarską o tem co się stało, niezwłocznie uwiadomić.

Zawijanie do brzegu.

Przytwierdzenie statków zatrzymujących się.

Znak ostrzegawczy, znak rybacki, łuki drewniane.

Środki ostrożności w razie niepogody (mgły, zawał śnieżny, burzy itp.), zaopatrzenie statków w przybory do sygnalizacyi.

## §. 8.

Niesienie pomocy  
niebezpieczeń-  
stwie.

W przypadkach niebezpieczeństwa wszyscy majtkowie, flisacy i rybacy bez różnicy winni nawzajem nieść sobie pomoc o ile mogą to uczynić bez wystawienia własnego statku i osób na nim będących na znaczne niebezpieczeństwo.

Po uderzeniu statków o siebie powinnośc ta cięży wzajemnie na obu statkach.

O każdej nieszczęsnej przygodzie uawiadomić należy Władzę żeglarską najkrótszą drogą.

## §. 9.

Oznaczenie i  
uprzątnienie stat-  
ków i zakładów,  
które zatoniły.

Gdy statek, który zatonił lub osiadł na mieliźnie albo zakład (kąpielowy itp.), który zatonił, tamuje żeglugę i flisactwo, szypier lub właściciel postarać się ma niezwłocznie o ich spuszczenie napowrót lub uprzątnięcie, w przeciwnym bowiem razie uczyni to Władza żeglarska na jego koszt i niebezpieczeństwo z zastrzeżeniem prawa regresu, gdyby mu w obec trzecich osób służyło.

Aż do spuszczenia napowrót lub uprzątnięcia kierownik lub właściciel winni zawady takie opatrzyć we dnie znakami wyraźnemi w czasie zaś od zachodu aż do wschodu słońca bez względu na pogodę światłem białem, ze wszystkich stron widzialnem.

## §. 10.

Chwytnie stat-  
ków samopas  
płynących.

Statki samopas po jeziorze płynące winna zwierchność najbliższej gminy nadbrzeżnej kazać chwytac z zastrzeżeniem prawa regresu w obec trzecich osób.

## §. 11.

Łodzie motorowe.

Do łodzi motorowych (poruszanych zapomocą oleju skalnego, nafty, benzyny, elektryczności itp.) stosują się postanowienia tyczące się parowców.

## §. 12.

Łodzie rybackie.

Łodzie rybackie uważać należy za parowce, za statki motorowe, wiosłowe lub żaglowe podług tego jaki środek służy do ich poruszania (para, motor, wiosła, żagle).

## II. Postanowienia szczególne tyczące się wykonywania przemysłu żeglarskiego i flisackiego.

## §. 13.

Przepisy ogólne.


Pod względem nadawania koncesyi na przemysł żeglarski parowy do przewozu osób lub rzeczy, rewidowania i kierowania parowców, próbowa-

nia i peryodycznej rewizyi kotłów parowych, postępowania z machinami parowymi i obsługi kotłów parowych przez osoby do tego uzdolnione, stosują się odnośne szczególne ustawy i rozporządzenia; do żeglugi żaglowej i wiosłowej stosują się postanowienia ustawy przemysłowej i rozporządzeń w tej mierze wydanych z uzupełnieniami w następujących paragrafach przepisaniemi.

## §. 14.

Każdy statek do przewożenia sposobem przemysłowym osób i rzeczy przeznaczony, powinien być opatrzony po obu stronach burty przepisaniemi oznaczeniami, wykonanemi czytelnie ciemno na tle jasnem lub jasno na tle ciemnem takimi głoskami a względnie cyframi, żeby najmniejsze z nich miały przynajmniej 15 cm wysokości i żeby szerokość ich głównych linii wynosiła nie mniej, jak piątą część wysokości.

Oznaczenie  
statków.

Oznaczeniem tem jest u parowców ich nazwa, u statków żaglowych i wiosłowych numer porządkowy przez Władzę żeglarską nadany i nadto u wszystkich statków kółko zawierające głoski początkową i końcową Władzy, która zarządziła przepisana rewizyą statku a względnie w której rejestrze statek jest zapisany, np. 

Tratwy opatrzone być powinny żerdzią najmniej 2 m wysoką z białą tablicą w kierunku długości zwróconą, z napisem po obu stronach wyrażającym nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela lub kierownika a to takimi głoskami, żeby najmniejsze z nich miały najmniej 15 cm wysokości i żeby szerokość ich głównych linii wynosiła nie mniej jak piątą część wysokości.

## §. 15.

Dla każdego statku przeznaczonego do przewożenia sposobem przemysłowym osób i rzeczy oznaczona być ma urzędownie linia największego dozwolonego zagłębienia, dla każdego przewożącego pasażerów nadto największa ilość osób, które wolno wziąć naraz i oznaczenia te umieszczane przy sposobności rewizyi, utrzymywane być mają zawsze w stanie czytelny.

Głębokość zanurzenia, największa ilość pasażerów.

Największe dozwolone zagłębienie oznacza się kreskami najmniej 50 cm długości a 5 cm wysokości mającemi, ciemnymi na tle jasnem lub jasnymi na ciemnem. Dolny brzeg kreski powinien przypadać na ustanowioną linią największego dozwolonego zagłębienia.

Najmniejsza odległość tej linii od brzegu statku (wysokość wolna burty) ma wynosić:



u parowców 40 cm, licząc od dolnego brzegu najniższego otworu w ścianie burty;

u statków wiosłowych i żaglowych, mających aż do 30 ton ładowności, 24 cm;

u takichże, gdy mają przeszło 30 ton ładowności, 30 cm.

U małych łodzi wiosłowych, mających aż do jednej tonny ładowności wolna wysokość burty może być za zezwoleniem Władzy jeszcze mniejsza.

Co do statków szczególnej konstrukcji zastrzega się Władzy żeglarskiej przepisanie w razie potrzeby także innej wolnej wysokości burty.

Największą ilość osób należy na statkach drewnianych wypalać, na innych wybijać w miejscu łatwo dostępnym i tak, żeby była widzialna.

W poszczególnych przypadkach przy oznaczaniu tej ilości, liczy się dzieci nad 10 lat mające za dorosłych, mniejsze zaś po dwoje za jedną osobę.

Wszelkie przekroczenie linii największego dozwolonego zagłębienia lub największej ilości osób jest zakazane. Gdyby się to stało, nie wolno przed wyrównaniem puścić się w drogę lub odbywać dalszej podróży.

Co do tratw towarami obciążonych, górna ich płaszczyzna powinna być wolna od wody.

#### §. 16.

Na każdym parowcu, jakoteż na każdym takim statku wiosłowym i żaglowym, którego ładowność wynosi najmniej 30 ton, umieszczona być powinna na przodzie statku, w środku i na tyle skala zanurzenia z podziałami 2-centymetrowymi dochodząca aż do linii największego dozwolonego zagłębienia.

#### §. 17.

Każdy statek, przeznaczony do przewożenia sposobem przemysłowym osób lub rzeczy, powinien być zaopatrzony w przybory i urządzenia potrzebne do niesienia pomocy w nieszczęsnych przygodach.

Tu należą:

1. Na parowcach:

- a) przynajmniej jedna łódź wybawcza, pod względem wielkości do rozmiarów statku głównego zastosowana, nie mogąca zatonać, zawsze w odpowiednią ilość wioseł ręcznych i ster zaopatrzona, która umieszczona być ma w taki sposób, żeby można było spuścić ją szybko i ludźmi napędląć;
- b) drabina ruchoma, którą możnaby przyczepić zewnątrz okrętu, a której dolny koniec sięgać ma aż do zwierciadła wody;

c) pompa do spuszczenia wody;

- d) pewna, wielkości i przeznaczeniu statku odpowiednia ilość pierścieni wybawczych, materiałów do zatykania szpar i wiader do wody. Nadto na statkach przeznaczonych do przewożenia osób, niektóre stoły i ławki na pokładzie umieszczone powinny być tak urządzone i do pływania usposobione, żeby wyrzucone ze statku, mogły osobom, które wpadną w wodę, służyć za środek do ratowania się.

Parowce bez pokładu mogą być uwolnione od posiadania przedmiotów pod lit. a, b i c wymienionych.

2. Na statkach żaglowych i wiosłowych, których ładowność wynosi więcej niż 30 ton, najmniej po dwa pierścienia wybawcze i wiadra do wody, tudzież odpowiednia ilość materiałów do zatykania szpar, na mniejszych statkach tego rodzaju zewnątrz naokoło statku lina do chwycenia się i materiał do zatykania szpar.

#### §. 18.

Statki żaglowe i wiosłowe mogą być dopiero wtedy używane do przewożenia sposobem przemysłowym osób i rzeczy, gdy stan ich pod względem sposobności, ładowności, zaopatrzenia i załogi zostanie zbadany i gdy w skutek tego uznane będą za zdadne do żeglugi.

Prośbę o wykonanie rewizji podać należy do Władzy żeglarskiej w stanowisku statku.

Rewizją wykonywa na polecenie tej Władzy, w czasie, który ona wyznaczy, znawca przez nią powołany.

Każdemu statkowi, który w skutek rewizji uznany będzie za odpowiedni, wyda Władza żeglarska numer porządkowy.

Rewizya ponawiana być ma co drugi rok i nadto w razie istotnej zmiany albo naprawy statku, tudzież gdy zostaje przeniesiony na inne jezioro.

Władza żeglarska ma nadto prawo w razie potrzeby także w czasie pośrednim zarządzić rewizye nadzwyczajne wszystkich lub niektórych statków żaglowych i wiosłowych i w jej okręgu sposobem przemysłowym kursujących.

Statki, które w skutek rewizji uznane będą za niesposobne do żeglugi, mają być niezawisłe od kary, mogącej dotknąć właściciela, wyłączone od ruchu aż do udowodnienia, że odkryta wadliwość została usunięta.

Koszta pierwszej i ponownej po dwóch latach rewizji statku, tudzież rewizji odbywającej się

Rewizya statków  
wiosłowych  
i żaglowych.

Skala zanurzenia.

Przybory  
na wypadek przy-  
gody.

w razie istotnej zmiany albo naprawy statku, jako też gdy statek zostaje przeniesiony na inne jezioro, ponosić ma właściciel. Koszta zaś innych rewizyj ponosić ma właściciel tylko w takim przypadku, gdy jego statek lub jeden z jego statków uznany zostanie za niesposobny do żeglugi.

Gdy statek rewidowany urzędownie i uznany za sposobny do żeglowania po pewnem jeziorze, ma trwale przestać po tem jeziorze żeglować, należy uwiadomić o tem właściwą Władzę żeglarską.

### §. 19.

Do statków, służących tylko do jednorazowego kursu po jeziorze, nie stosują się postanowienia §§. 15. aż do 18. Jednakże i te statki opatrzone być powinny w sposób w §. 14 podany napisem wyrażającym nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela i przyjmowanie pasażerów na takie statki jest zakazane.

### §. 20.

Do żeglowania statkami żaglowymi lub wiosłowymi, służącymi do przewożenia sposobem przemysłowym osób lub rzeczy, dopuszczony być ma bez względu na płeć każdy, kto doszedł najmniej 16. roku życia, zachowuje się moralnie, spędził rok jeden w służbie na statku i przed jedną z Władz żeglarskich dla jezior dowiódł swego uzdolnienia.

Ubiegających się o uprawnienie do żeglowania łodziami wiosłowymi, mającymi mniej jak jedną tonnę ładowności, uwalnia się od wykazania służby jednorocznej na statku i poprzestaje się na udowodnieniu, że są biegli w wiosłowaniu.

Każda z rzeczonych Władz żeglarskich ma corocznie w czasie, który ona sama oznaczy i publicznie ogłosi, w razie potrzeby także w przypadkach szczególnych, urządzić egzamin żeglarski w gminie nadbrzeżnej swego okręgu urzędowego.

Egzamin rozciągać się ma bardziej na praktyczną niż na teoretyczną stronę służby na statku, w szczególności jednak wymagać należy także znajomości niniejszego porządku policyjnego żeglarskiego i jeziornego, jakoteż odnośnych postanowień ustaw dotyczących się prawa wodnego a od ubiegających się o książkę żeglarską do statków żaglowych, także dokładnej znajomości postępowania z żaglami.

Egzamin żeglarski zdaje się przed komisją złożoną z przewodniczącego, którego mianuje Władza żeglarska i z dwóch żeglarzy już patentowanych, których ona do tego wyznaczy.

Osobom, w skutek egzaminu uznanym za uzdolnione, wydaje Władza żeglarska książkę żeglarską podług załączonego wzoru.

Książka żeglarska uprawnia do żeglowania wszelkimi statkami oznaczonego w niej rodzaju po wszystkich jeziorach górno-austriackich i salzburskich.

Każdy posiadacz książki żeglarskiej, gdy pełni służbę żeglarską lub stoi w pogotowiu, winien mieć zawsze przy sobie swoją książkę żeglarską i nadto winien być zaopatrzony w odznakę żeglarską według dołączonego rysunku zrobioną.

Książka żeglarska do żeglowania statkami żaglowymi, uprawnia także do żeglowania statkami wiosłowymi.

Władza wydająca ma książkę żeglarską odebrać na zawsze lub na czas oznaczony, jeżeli później pokaże się, że posiadacz był lub jest niezdolny albo gdy względ na porządek i bezpieczeństwo ruchu żeglarskiego nie pozwala na zastawienie mu takowej, mianowicie jeżeli posiadacz był karany za opilstwo lub kilkakrotnie za przekroczenie niniejszego Porządku policyjnego i żeglarskiego.

Temu, który w taki sposób utraci książkę żeglarską, nie może żadna z Władz żeglarskich dla jezior wydać nowej książki żeglarskiej, dopóki powody odebrania nie zostaną usunięte lub dopóki nie upłynie termin w odnośnem rozporządzeniu oznaczony.

Władze żeglarskie dla jezior wiuni komunikować sobie wzajemnie nazwiska kandydatów, którzy na egzaminach żeglarskich nie zostali uznani za zdatnych, jakoteż żeglarzy, którym książkę żeglarską odebrano.

Gdy opis osoby, w książce żeglarskiej podany, stanie się niezgodnym z powodu zezarzenia się żeglarza lub z innych przyczyn, Władza żeglarska jego miejsca zamieszkania nad jeziorem ma go zmienić a względnie odnowić.

Gdy żeglarz porzuci służbę żeglarską lub umrze, jego książkę żeglarską zwrócić należy Władzy, która ją wydała.

### §. 21.

Postanowienia dotyczące się żeglowania statkami żaglowymi i wiosłowymi (§. 20) stosują się odpowiednio także do flisaków.

### §. 22.

Statków żaglowych i wiosłowych nie wolno w ogóle wypożyczać w razie niepogody tudzież osobom pijanym.

Bez przybrania żeglarza nie wolno wypożyczać statków żaglowych i wiosłowych osobom widocznie pływać nie umiejącym a nadto statków żaglowych osobom mniej niż 14, statków wiosłowych osobom mniej niż 10 lat mającym.



## §. 23.

Ceny kursów.

Należytości za użycie statków żaglowych i wiosłowych uregulowane będą taryfami urzędownie ustanowionymi (§. 54, ustęp 2 ustawy przemysłowej).

Taryfę tę należy mieć przy sobie tak podczas każdego kursu jak i podczas gotowości do drogi i pasażerowi na żądanie pokazywać (§. 52 ustawy przemysłowej).

Zażalenia z powodu przekroczenia taryfy przedstawiać należy przełożonemu właściwej gminy nadbrzeżnej, pełnomocnikowi przezeń mianowanemu przy samym brzegu mieszkającemu lub też Władzy żeglarskiej, która w takich przypadkach, gdy się strony nie pogodzą, ma prawo rozstrzygania sporu.

## §. 24.

Przystanie.

W przystaniach parowców koncesyonowanych poczynione być mają według polecenia Władzy żeglarskiej i utrzymywane w dobrym stanie wszelkie urządzenia potrzebne do tego, żeby pasażerowie mogli wygodnie i bez niebezpieczeństwa wsiadać i wysiadać.

Jeżeli do tego potrzebne są budowle wodne lub nadbrzeżne zastosoowane być mają we względzie ich wykonania odnośnie przepisy ustawy górnio-austryackiej salzburskiej z dnia 28. sierpnia 1870, Dz. u. kr. Nr. 32, o używaniu, regulowaniu i odpieraniu wód.

W szczególności przysposobiony być powinien w każdej takiej przystani pomost do lądowania, opatrzone poręczami dostatecznej grubości i wysokości.

Nadto przystanie takie oznaczone być powinny tablicami widocznymi, na których napisana być ma nazwa stacyi i które od zachodu słońca przy jakimkolwiek stanie powietrza aż do przybycia a względnie odejścia ostatniego parowca powinny być odpowiednio światłem czerwonym oświetlone.

Oprócz tego w każdej takiej przystani znajdować się ma dalekonośna trąba lub dzwiczny dzwon do dawania w czasie mgły sygnałów w porządku sygnałowym (Nr. bież. 3, lit. c) przewidzianych.

Przystań zamkniętą należy odpowiednio oznaczyć i uczynić niedostępną.

Gdzie dla statków żaglowych i wiosłowych, służących do przewożenia sposobem przemysłowym osób lub rzeczy, wyznaczone są urzędownie osobne stanowiska, żeglarze i osoby pożyczające statki winni trzymać się ich ściśle. W stanowiskach tych

wywiesić należy w miejscu przystępnem i widocznem zatwierdzoną taryfę jakoteż wyciąg z przepisów niniejszego porządku żeglarskiego dotyczących się odbywania kursów i wymijania.

## §. 25.

Parowce osobowe winny oddalenie się i przybycie oznajmiać dzwonieniem w dzwon statku, tudzież świstawką parową (Porządek sygnałowy Nr. bieżący 1 i 2).

Przybijanie d. lądu, wsiadanie i wysiadanie pasażerów.

Pasażerom nie należy pozwalać wysiadać ani wsiadać dopóki parowiec nie zostanie całkiem bezpiecznie połączony z brzegiem. Wysiadanie ma pierwszeństwo przed wsiadaniem, a tak podczas wysiadania jak i podczas wsiadania stać ma w przystani najmniej jeden majtek do zapobiegania ściśkowi i wszelkim innym niewłaściwościom.

Statki żaglowe powinny być podczas wysiadania i wsiadania pasażerów trzymane od strony lądu, ażeby nie nabierały wody.

Pakunek podróżny lub towary można zacząć ładować i wyładowywać dopiero wtedy, gdy pasażerowie wysiedą i wsiądą.

Statek wiozący pasażerów nie powinien brać na pokład takiego pakunku ani żadnego takiego towaru, któryby w jakikolwiek sposób zagrażał bezpieczeństwu ruchu.

## §. 26.

We wszystkiem, co się tyczy statku, kierowania nim, utrzymania ładunku itp. jakoteż zachowania na nim porządku, władza nad służbą i dozór nad pasażerami należy do kierownika statku lub tratwy.

Porządek na statku i na tratwie, odmawianie przysięgi podróżnym.

Służba i pasażerowie obowiązani są bez oporu spełniać wydane w tym względzie polecenia kierownika statku lub tratwy. Pomocy ręcznej można jednak żądać od pasażerów tylko w razie naglącej potrzeby.

Jeżeli statek jest ciągniony, władza ta przechodzi na kierownika parowca.

Nawzajem kierownik statku lub tratwy postępować powinien zawsze poważnie i stanowczo a dla pasażerów okazywać się uprzejmym i uprzedzającym.

Nadto czuwać winien nad tem, żeby wszystka służba statku lub tratwy a na parowcach także służba machinowa i kotłowa dopełniała ściśle swoich obowiązków, żeby między sobą zachowywała się przyzwoicie i zgodnie a względem pasażerów uprzejmie i uprzedzająco.

Osoby niesforne, wzniecające nieporządek, uwłaczające przyzwoitości, pijane i takie, które z powodu widocznej choroby mogłyby sprawiać przykrość towarzyszom podróży, nie mają prawa być przyjętymi lub dalej wiezionymi, a w tym ostatnim przypadku powinny być wysadzone w najbliższej przystani.

Zresztą osobom czyniącym zadość warunkom odbycia podróży, nie wolno odmawiać przyjęcia, wyjąwszy, gdyby nie było miejsca.

W szczególności statki wiosłowe i żaglowe obowiązane są za opłatą oznaczonej taksy być bez oporu na usługi każdemu pasażerowi i umowy dotyczącej się podróży ściśle dotrzymać (§. 54 ustawy przemysłowej).

#### §. 27.

Gdy statkowi, pasażerom lub ładunkowi zagraża niebezpieczeństwo, należy wcześniej dać sygnał na pomoc (Porządek sygnałowy, Nr. bieżący 7). W przypadkach takich kierownik statku lub tratwy, tudzież ich służba winni najprzód starać się usilnie o usunięcie niebezpieczeństwa, a gdy już niema nadziei, żeby się to dało uczynić, myśleć przedewszystkiem o ratowaniu ludzi, których życie jest zagrożone a dopiero potem o ratowaniu ładunku. Im samym wolno statek opuścić dopiero wtedy, gdy ich życiu zagraża widoczne niebezpieczeństwo.

#### §. 28.

Statek, który uszkodzi się w sposób zagrażający bezpieczeństwu kursów nim odbywanych, trzeba natychmiast wycofać z użycia i nie wolno nim żeglować, dopóki nie zostanie odpowiednio naprawiony.

### III. Postanowienia końcowe i przejściowe.

#### §. 29.

Bezpośrednie przestrzeganie i czuwanie nad wykonywaniem przepisów niniejszego Porządku policyjnego żeglarskiego i jeziornego, poruczone jest Władzom administracyjnym powiatowym jako Władzom żeglarskim, dla poszczególnych okręgów żeglarskich onymże przydzielonych.

Do współdziałania w tym względzie, używać mają takowe służby budowniczej rządowej, wszelkich innych dozorców wodnych, żandarmeryi jakoteż przełożonych gmin nadbrzeżnych, w ważniejszych zaś sprawach techniczno-nautycznych winny porozumiewać się z inspektorem przemysłowym żeglugi.

#### §. 30.

Gdy szczególne stosunki miejscowe tego wymagają, w okolicznościach przemijających, jakoteż

w przypadkach naglących, właściwa Władza administracyjna krajowa może wydawać zarządzenia uzupełniające do niniejszego Porządku policyjnego żeglarskiego i jeziornego lub dozwolić wyjątków od zawartych w nim postanowień, pod względem wystawiania światła pozycyjnych, prawideł ruchu i wymijania, pod względem środków ostrożności w czasie niepogody, tudzież pod względem zaopatrzenia statków wiosłowych i żaglowych do przewożenia sposobem przemysłowym osób i rzeczy w przybory na wypadek nieszczęsnej przygody.

O odnośnych zarządzeniach uwiadomić należy Ministerstwo handlu, a w takim razie, jeżeli nie odnoszą się do szczególnych, szybko przemijających przypadków, ogłosić w Dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych.

W przypadkach szczególnych, gdy zwłoka zagraża niebezpieczeństwem, Władza żeglarska winna wydać potrzebne zarządzenia pod warunkiem postarania się później o ich zatwierdzenie przez przełożoną Władzę administracyjną krajową.

#### §. 31.

Władze żeglarskie utrzymywać winny zapiski co do statków mających stanowiska w ich okręgu urzędowym, tudzież co do książek wydanych żeglarzom (flisakom) to jest rejestru statków i wykazu żeglarzy (flisaków). W zapiskach tych notować należy także urzędownie zakazy używania statków uznanych za niezdadne do żeglugi, doniesienia o wycofaniu statków z użycia (§. 18) jakoteż odebranie i oddanie książek żeglarskich i flisackich.

#### §. 32.

Właściciele, kierownicy, i służba statków, tudzież pasażerowie winni bezwarunkowo czynić zadość poleceniom Władz żeglarskich i osób do współdziałania z nimi powołanych, służbę tę pełniących. W szczególności tyczy się to także środków zaleconych przy urządzaniu uroczystości na jeziorach.

Urzednicy Władz żeglarskich, jakoteż osoby do współdziałania z nimi powołane mają prawo wchodzić na każdy statek, gdy tego pełnienie służby żeglarskiej wymaga. Mają oni także prawo w interesie służby przysiąść się na każdy statek do przewożenia sposobem przemysłowym osób i rzeczy przeznaczony, jakoteż na każdą tratwę i płynąć lub też własny statek do innego przycześcić.

#### §. 33.

Wykroczenia przeciw niniejszemu Porządkowi policyjnemu żeglarskiemu i jeziornemu, o ile nie

Rejestr statków,  
wykaz żeglarzy  
i flisaków.

Obowiązek posła  
szeństwa.

Kary.

Postępowanie  
kierowników  
statków i tratw,  
tudzież ich służby  
w niebezpieczeń-  
stwach.

Wycofanie z uży-  
cia statków uszko-  
dzonych.

Władze.



podlegają innym ustawowym przepisom karnym, karane będą w myśl rozporządzenia ministeryalnego z dnia 30. września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198) grzywnami aż do 100 zł. lub aresztem aż do dni 14.

#### §. 34.

Niniejszy Porządek policyjny żeglarski i jeziorny nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. marca 1894.

#### §. 35.

Statkom żaglowym i wiosłowym na jeziorach górno-austriackich i salzburskich już kursującym.

do przewożenia sposobem przemysłowym osób i rzeczy przeznaczonym, jakoteż kierownikom terazniejszym tych statków i kierownikom tratw zostającym już w czynności, wyznacza się termin trzechmiesięczny, w ciągu którego mają uczynić zadość postanowieniom §§. 18go i 20go niniejszego rozporządzenia.

Właściwa Władza żeglarska może tych kierowników statków i tratw, którzy już dowiedli praktycznie swego uzdolnienia, uwolnić od przepisane go egzaminu.

Wurmbrand r. w.      Bacquehem r. w.  
Falkenhayn r. w.

Może obowiązywać  
Porządku poli-  
cyjnego żeglar-  
skiego i jezior-  
nego.

Postanowienia  
przejściowe.

## Porządek sygnałowy

### dla żeglugi na jeziorach górno-austryackich i salzburskich.

Rodzaj	Numer	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnałowania	Odpowiedź na sygnał
Sygnały drożne	1	Sygnał odpłynięcia (jeżeli przystanek trwał dłużej niż 10 minut) (§. 25)	10 minut przed odpłynięciem 1-razowe zadzwonienie 5 minut przed odpłynięciem 2-razowe zadzwonienie przed samem odpłynięciem 3-razowe zadzwonienie dzwonem statku i przeciągły świst świstawką parową _____	
	2	Sygnał przybycia (§. 25)	5 minut przed przybyciem do przystani dzwonienie dzwonem, 3 minuty przed przybyciem świst przeciągły świstawką parową _____	
Sygnały do mgły	3 a	Parowców (§. 4 a)	Co 20 sekund świst przeciągły świstawką parową (łodzi motorowe nie mając świstawki parowej dają ten sygnał trąbą do mgły) _____	
	3 b	Łodzi wiosłowych, tratw i statków żaglowych, dopóki odległość pozwala słyszeć sygnały do mgły innych statków (§. 4 c)	Co 20 sekund przeciągły ton trąbą do mgły _____	
	3 c	Przystani (§. 24)	Co 20 sekund uderzenie w dzwon lub przeciągły ton trąbą do mgły _____	
Sygnały zmiany kierunku	4 a	Zwracam mój kierunek w prawo (§. 3, 11)	U	Inny statek odpowiedzieć ma sygnałem zmiany kierunku, jakiego wymaga jego zwrot
	4 b	Zwracam mój kierunek w lewo (§. 3, 11)	U U	
	4 c	Wstrzymuję maszynę lub cofam się (§. 3, 11)	U U U	
Sygnał prześcigu	5	Sygnał prześcigu parowca, który w nocy chce przepłynąć koło statku żaglowego lub wiosłowego (§. 3, 10)	U U U U	Cztery krótkie świsty świstawką parową
Sygnał na trwogę i na pomoc	6	Sygnał na trwogę. Daje się takowy dla zwrócenia uwagi innego statku na zagrażające mu niebezpieczeństwo, nadto daje takowy parowiec nie zdolny do wykonywania obrotów, gdy inny statek zbliża się do niego w sposób zagrażający niebezpieczeństwem (§. 3, 7 i 8)	U U U U U U	Krótkie, szybko po sobie następujące świstnięcia lub uderzenia dzwonu w jednokrotnym postępie (z parowców) lub zatrąbienie trąbą do mgły albo wołanie i skinienia (z innych statków)
	7	Sygnał na pomoc daje się w celu uzyskania pomocy, gdy statek znajduje się w trudnem położeniu lub w niebezpieczeństwie (§. 27)	U U U U U U U U U U U U	Krótkie, szybko po sobie następujące świstnięcia lub uderzenia dzwonu w krotnym postępie (z parowców), zatrąbienie w trąbą do mgły (z innych statków), wywieszenie chorągwi alarmowej (= wielkiej czerwonej chorągwi)

U w a g a: Krótkie świstnięcia i zatrąbienie ma trwać około 1 sekundę.  
Długie świstnięcia i zatrąbienie ma trwać około 4 sekundy.  
Przerwy między 2 świstnięciami lub dwukrotnem zatrąbieniem mają trwać  $\frac{1}{2}$  sekundy.



Załącznik B.

C. k. Starostwo . . . . .

## Książka żeglarska (flisacka).

Okazi<sup>ciel</sup><sub>cielka</sub> . . . . .  
 z . . . . . udowo<sup>dnił</sup><sub>dniła</sub> swoich wiadomości i zdolności do trudnienia  
 się żegluga<sup>wiosłowa</sup><sub>flisacką</sub> na jeziorach górno-austryackich i salzburskich w taki sposób, że <sup>mu</sup><sub>jej</sub> w dniu dzi-  
 siejszym udzielono bez wahania pozwolenie do kierowania każdy<sup>m</sup><sub>ą</sub> <sup>statkiem wiosłowym (gondolą)</sup><sub>statkiem żaglowym</sub> na tych  
 jeziorach. tratwą

Po złożeniu przyrzeczenia, jako statkiem, który <sup>jego</sup><sub>jej</sub> kierownictwu zostanie powierzony, będzie  
 żegło<sup>wał</sup><sub>wała</sub> z całą troskliwością i oględnością, będzie od niego wszelkimi siłami odwracał szkodę, nieszczęście  
 lub niebezpieczeństwo, w jakieby prócz osób i towarów na nim się znajdujących mógł popaść i że w od-  
 bywanych kursach zachowywać będzie ściśle przepisy policyjne żeglarskie i jeziorne, wydaje się <sup>mu</sup><sub>jej</sub>  
 niniejszą książkę <sup>żeglarską</sup><sub>flisacką</sub> pod pieczęcią urzędową.

. . . . . dnia . . . . .

C. k. starosta:

(Podpis)

(L. S.)

Opis osoby posiada<sup>cza</sup><sub>czki</sub>:

Wiek:

Wzrost:

Oczy:

Uszy:

Nos:

Usta:

Włosy:

Znaki szczególne:

Podpis własnoręczny posiada<sup>cza</sup><sub>czki</sub>:

(W formie książki małego formatu z dołączeniem najważniejszych postanowień Porządku policyjnego żeglarskiego i jeziornego.)

## Odznaka żeglarska.



NB.: Płyta z blachy mosiężnej z ozdobą wyciśniętą i napisem na brzegu.

Cyfry książki żeglarskiej przedziurawione.

Do przytwierdzenia służy szpilka zabezpieczająca umieszczona z tyłu.