

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XIII. — Wydana i rozesłana dnia 9. marca 1894.

(Zawiera Nr. 39.)

## 39.

### Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa z dnia 3. marca 1894,

tyczące się Porządku policyjnego dla żeglugi i flisactwa na Łabie.

Zamieszczony poniżej Porządek policyjny dla żeglugi i flisactwa na Łabie, w porozumieniu z Rządem cesarsko-niemieckim wydany, ogłasza się niniejszem z tem nadmienieniem, że nabywa on mocy obowiązującej od dnia 1. kwietnia 1894.

#### Porządek policyjny dla żeglugi i flisactwa na Łabie.

##### §. 1.

Postanowienia niniejszego Porządku policyjnego obowiązują na części Łaby od połączenia się małej Łaby i Weltawy pod Melnikiem aż do Hamburga albo Harburga. Punkty początkowy i końcowy oznaczone będą tablicami lub palami po obu brzegach.

##### §. 2.

W duchu niniejszego Porządku policyjnego nocą jest czas poczynający się w pół godziny po zachodzie słońca i trwa aż do pół godziny przed wschodem słońca.

Jasnym białym światłem w duchu niniejszego Porządku policyjnego jest światło palące się

w latarni ze szkła bezbarwnego i przezroczystego, matowym białym światłem takie, które płonie za szkłem białym mlecznym.

Do sygnałów w niniejszym Porządku policyjnym przepisanych używać należy chorągwi i kul mających najmniej metr kwadratowy powierzchni a względnie metr średnicy i światła zawsze jasno płonących; świst krótki trwać ma najwięcej sekundę, świst długi najwięcej aż do dziesięciu sekund, a gdy się daje kilka świstów, przerwany po każdym wynosić ma mniej więcej sekundę.

Świst długi, jeżeli stosownie do dalszych przepisów nie ma szczególnego znaczenia, znaczy zawsze baczność!

##### §. 3.

Kierownicy statków wszelkiego rodzaju i tratw, posiadacze przewozów, młynów pływających, łazienek i innych nad rzeką lub na niej znajdujących się zakładów, winni unikać czynienia sobie nawzajem zawad i wyrządzania szkody.

Unikanie czynienia sobie nawzajem zawad i wyrządzania sobie szkody.

##### §. 4.

Każdy statek ze swemi przynależnościami powinien być w czasie właściwym poddawany badaniu urzędowemu osobnemi postanowieniami przepisannemu; wszelkie wady naówczas odkryte należy niezwłocznie usunąć.

Badanie statków, ich zaopatrzenie i utrzymanie w dobrym stanie.

Na każdym statku pływającym mają zawsze znajdować się w pełnej liczbie i w dobrym stanie rekwizyta, które według przepisów w jego swojszczyźnie obowiązujących winien posiadać.

Co do parowców z największą troskliwością przestrzegać należy, żeby były dobrej konstrukcyi, dobrze zaopatrzone i żeby tak one same, jak i przynależności onychże, mianowicie kotły i maszyny utrzymywane były w dobrym stanie, tudzież żeby zachowywano ściśle przepisy o urządzeniu i używaniu przyrządów parowych.

## §. 5.

Każdy pływający statek patentowany, to jest opatrzony patentem do żeglowania po rzece Łabie, jakoteż każdy bagier parowy powinien mieć z sobą najmniej jedno czółno w dobrym stanie, mogące pomieścić nie mniej jak ośmiu ludzi; jeżeli załoga statku lub bagiera liczy więcej niż ośmiu ludzi, przybrać należy poniżej Magdeburga jeszcze drugie takie czółno.

Czółna nie powinny być nigdy obciążone, iżby można niezwłocznie spuścić je na wodę do użytku.

## §. 6.

Każdy statek patentowany powinien być w miejscu od zewnątrz zawsze widzialnym opatrzony napisem podającym miejsce wystawienia i numer patentu.

Na wszystkich statkach, nie będących rządowymi a mających dziesięć lub więcej ton pojemności, znajdować się ma po obu stronach kajuty lub przodu, napis wyraźny czytelny, którego najmniejsze głoski powinny mieć najmniej 15 centymetrów wysokości i w którym grubość głównych rysów wynosić ma nie mniej jak piątą część wysokości, ciemny na tle jasnym lub jasny na tle ciemnym, podający na parowcach ich nazwę, na innych statkach imię i nazwisko lub firmę, jakoteż siedzibę przemysłową właściciela. U parowców mających koła boczne, oznaczenie to umieszczone być może na skrzyniach kół. Statki tegoż samego właściciela, oznaczone być powinny jednakowo i nadto każdy jeszcze osobnym numerem.

Na wszystkich łodziach przydatkowych (barkach, czółnach), należących do statków patentowanych, umieszczony być ma po obu bokach napis wyraźny, podający nazwisko lub firmę jakoteż siedzibę przemysłową właściciela; jeżeli należą do parowca, podać należy tylko jego nazwę.

Oznaczenia powyżej przepisane można wykonywać w skrótach tylko za zezwoleniem właściwej Władzy rewizyjnej (§. 4).

## §. 7.

Załoga włącznie z kierownikiem każdego statku pływającego, wynosić powinna stosownie do pojemności statku najmniej następującą ilość ludzi:

na 10 aż do 125 ton, dwóch ludzi biegłych w żeglarstwie,

nad 125 ton, trzech ludzi biegłych w żeglarstwie, z których zawsze jeden ma stać przy sterze a inni powinni być gotowi do służby żeglarskiej. Na statkach mających mniej jak 40 ton pojemności można poniżej Mühlbergu mężczyznę biegłego w żeglarstwie zastąpić chłopcem najmniej 14 lat liczącym.

## §. 8.

Pnie, belki i wszelkie inne drzewo, z którego tratwa się składa, powinno być ze sobą mocno i trwale połączone, tratwy zaś opatrzone być powinny po obu końcach dostatecznym urządzeniem sterowym a przynajmniej powinny mieć po dwa wiosła sterowe. Ani części tratwy, ani żadne inne przedmioty nie powinny w bokach długości wystawać poza dyle skrajne.

Żadna tratwa nie powinna mieć więcej jak 130 metrów długości; szerokość nie może przenosić w Austrii 10 metrów, dalej w dole rzeki 12·6 metrów włącznie z dylami skrajnymi.

Na każdej tratwie w środku jej długości, a w wysokości najmniej 1·5 metra nad powierzchnią znajdować się powinny dwie białe tabliczki, równoległe od osi podłużnej, jedna nad drugą mocno przytwierdzone, których nigdy niczem nie wolno zastępować, opatrzone po obu stronach napisem, którego najmniejsze głoski powinny mieć najmniej 15 centymetrów wysokości i w którym grubość głównych rysów wynosić ma nie mniej jak piątą część wysokości, górna czerwony, podający głoski początkowe imienia i nazwisko ludzkie siedzibę przemysłową właściciela, dolna czarna, podający też same szczegóły co do kierownika tratwy.

## §. 9.

Załoga tratwy składać się powinna nie licząc kierownika, jeżeli tratwa obejmuje aż do 150 metrów sześciennych, z dwóch ludzi biegłych w flisactwie, jeśli jest większa, z trzech ludzi w tem rzemieśle biegłych.

## §. 10.

U każdego statku, mającego więcej niż 15 ton pojemności, wysokość brzegu wolnego w miejscu największego zagłębienia wynosić powinna najmniej 25 centymetrów, u każdego mniejszego statku, najmniej 15 centymetrów. Wysokość ta powinna być w środku statku oznaczona, a mianowicie ma nią być dolny brzeg białej linii poprzecznej 15 centymetrów długiej a 2 centymetry szerokiej (linii ładunkowej), obwiedzionej kołem białem tej samej szerokości, którego musi być średnicą.

## §. 11.

Na każdym statku, mającym przeszło 30 ton pojemności, po obu stronach z przodu, w środku

Urządzenie i oznaczenie tratw.

Zaopatrzenie statku w czółna.

Oznaczenie statków i łodzi przydatkowych.

Załoga tratw.

Linia ładunkowa.

Załoga statków.

Ukazywanie oznaczenia się statku.

i z tyłu umieszczony być ma metryczny ukaziciel zanurzania się statku z podziałami 2 centymetrowej wysokości. Każdy ukaziciel dochodzić powinien aż do największego dozwolonego zagłębienia, powinien podawać dokładnie zanurzenie się statku i okazywać je wyraźnie.

## §. 12.

Żaden statek lub tratwa nie mogą być obciążone bardziej jak na to pozwala znana jakoś wody spławnej i panujący stan wody a żadna tratwa niczem innym jak tylko drzewem, deskami lub innymi pływającymi przedmiotami.

Ładunek umieszczać należy tak, żeby z niego ani na burtę nic nie spadało ani poza burtę nie wystawało i innym statkom w razie spotkania się nie wyrządzało szkody. Na burcie wolno ładować tylko w takich rozmiarach, żeby przez to bezpieczeństwo żeglugi nie było zagrożone.

## §. 13.

Podczas kursu powinna na każdym statku leżeć na przodzie kotwica do rzucenia przygotowana, takiej grubości, żeby statek mogła zastanowić a na statkach o 100 tonnach lub większej pojemności jeszcze druga taka kotwica.

Oprócz tego na każdym statku wolno pływającym lub ciągnionym za wodą, mającym 100 lub więcej ton pojemności, powinna w tyle być zawsze na pogotowiu podobna kotwica.

Na statkach w górę rzeki ciągnionych, kotwice nie powinny wisieć wolno poza burta, lecz w każdej chwili mają być gotowe do natychmiastowego użytku.

## §. 14.

Żaden statek lub tratwa nie ma z miejsca swego odpłynięcia wchodzić w drogę innego pływającego statku lub tratwy i zawadzać im w ich biegu.

## §. 15.

Tratwy powinny płynąć nie obok siebie, lecz tylko jedna za drugą i tylko w odległościach najmniejszej 400 metrów.

Jeżeli tratwa stoi a druga za nią płynąca zbliży się do niej na 400 metrów, pierwsza powinna stać dopóty, dopóki druga jej nie wyminie i nie wyprzedzi najmniej o 400 metrów.

W nocy, podczas gęstej mgły, silnej zawiei śnieżnej lub burzy, nie wolno tratwom płynąć.

## §. 16.

Pociągom wolno tylko tam płynąć obok siebie lub wyprzedzać się, gdzie woda spławna ma dostateczną szerokość.

Pociągi łańcuchowe powinny zachowywać między sobą przestrzeń najmniej 500 metrów; na saskiej części Łaby odległość ta wynosić powinna 1 kilometr, o ile nie jest dozwolone żeby wynosiła mniej.

## §. 17.

W razie gęstej mgły, silnej zawiei śnieżnej lub burzy wszelkie statki za wodą płynące z wyjątkiem parowców bez statków przyczepionych winny wstrzymać bieg swój w najbliższem miejscu do zatrzymywania się sposobnem.

## §. 18.

Gdy parowiec płynie koło promu w ruchu będnącego, koło mniejszego statku lub koło większego głęboko obciążonego, koło tratwy płynącej, koło statku obciążonego, przy brzegu stojącego, który wywieszeniem czerwonej chorągwi dostatecznie widzialnej stanowisko swoje oznacza, albo koło statku na rzece wyladowującego lub ładującego, koło bagieru, młyna pływającego, lub łazienki w rzece leżącej, winien dla uniknienia niebezpiecznego bicia fal przestrzegać odpowiedniej odległości i nie ma płynąć z większą siłą niż potrzeba dla jego posuwania się naprzód i bezpiecznego sterowania.

Gdyby jednak parowiec przybliżył się do innego statku tak, że choćby nawet płynął powoli, bicie fal mogłoby widocznie wystawić ten drugi statek na niebezpieczeństwo, trzeba jeszcze bardziej zmniejszyć siłę maszyny a w razie potrzeby maszynę całkiem zastanowić, o ile to stać się może bez niebezpieczeństwa dla parowca lub statków do niego przyczepionych.

Parowiec winien ile możliwości trzymać się z dala od wszystkich tych miejsc, w których stawiane są budowle wodne i płynąć koło nich powoli, jeżeli miejsca te we dnie czerwona chorągwią lub czerwona kula, w nocy czerwonym i jasnym białym światłem na brzegu są oznaczone. Obadwa światła te wystawiane być mają w odległości jednego metra od siebie i w tej samej wysokości, białe światło zawsze od strony wody.

## §. 19.

Bagierom i statkom wszelkiego rodzaju na wodzie spławnej stojącym, pogłębieniem wody spławnej, wykonywaniem budowli rzecznych i nadbrzeżnych lub pracami pomiarowemi zatrudnionym,

Postępowanie z pociągami.

Wstrzymanie żeglugi za wodą w razie gęstej mgły, zawiei śnieżnej lub burzy.

Przepływanie parowców koło innych statków i koło budowli rzecznych.

Przepływanie koło bagierów, statków uszkodzonych itd.

jednakże z wyjątkiem czołem bagierskich — i przyrządom do tychże celów tam ustawionym, jakoteż statkom i tratwom uszkodzonym, na wodzie spławnej stojącym i do wykonywania obrotów niezdolnym, powinny wszelkie inne statki i tratwy ustępować. Jednakże na tych bagierach, statkach itd. w wodzie spławnej stojących, oznaczać trzeba we dnie, wystawieniem czerwonej chorągwi lub czerwonej kuli tę stronę, w którą dla przepłynięcia zwrócić się należy; w nocy zastępuje się te znaki dwoma światłami obok siebie umieszczonymi, czerwonym i jasnym białym, z tych zaś białe oznaczać ma stronę, po której należy przepłynąć.

#### §. 20.

Gdyby z jakichkolwiek powodów potrzeba było wodę spławną całkiem zamknąć, będzie to podane do wiadomości w tem samem miejscu a w razie potrzeby także i dalej w rzece lub na brzegach przez wywieszenie dwóch czerwonych chorągwi lub czerwonych kul jedna nad drugą umieszczonych, w nocy przez wystawienie dwóch czerwonych światła.

Wszelkie statki i tratwy winny w miejscach tak oznaczonych zatrzymać się aż do otwarcia ruchu i dopełnić wszelkich bliższych poleceń urzędników nadzorczych i posterunków strażniczych.

#### §. 21.

Do wody spławnej nie wolno wrzucać balastu, kamieni i innych przedmiotów żeglugę tamujących lub dla niej niebezpiecznych.

Kamienie i inne przedmioty służące do obciążenia wiosła sterowych, należy tak umocować i ubezpieczyć, żeby nie mogły wypadać.

Jeżeli kierownik statku lub tratwy spostrzeże, że przez jego statek lub z niego łańcuchem pociągowym lub kotwicą, szrykami itp. kamienie lub drzewa w wodzie spławnej tak zostały popodnoszone, że mogą dla innych statków być zawadą lub stać się niebezpiecznymi, winien zawadę taką, jeżeli to jest możebnem, niezwłocznie sam w stosowny sposób oznaczyć, w każdym zaś razie uwiadomić o niej najkrótszą drogą najbliższego urzędnika nadzoru rzecznoego.

#### §. 22.

Oznaczeń i znaków ostrzegawczych w rzece położonych lub wetkniętych dla wskazania wody spławnej, głębizn lub innych miejsc niebezpiecznych, nie powinny statki i tratwy ani uszkadzać lub rozwłóczyć, ani przestawiać lub usuwać. Gdyby się to jednak stało, kierownik statku lub tratwy, o ile tylko będzie to możebne, winien oznaczenie lub znak nie-

zwłocznie naprawić, w miejscu właściwem postawić lub podług możności innym zastąpić, w każdym zaś razie uwiadomić o tem najkrótszą drogą najbliższego urzędnika nadzoru rzecznoego.

Każdy kierownik statku i tratwy winien unikać miejsc tamujących żeglugę i niebezpiecznych, takimi oznaczeniami i znakami ostrzegawczymi opatrzonych i ma trzymać się wody spławnej. W szczególności kierownicy statków ciągnionych winni czuwać nad tem troskliwie, żeby takowe pozostawały w wodzie spławnej.

#### §. 23.

Statki i tratwy płynące nie powinny uszkadzać brzegów, tudzież budowli i zakładów znajdujących się przy nich lub na nich, jakoto: mostów, młynów płynających, promów, łazienek itp.

Holownicy nie powinni psuć bużewnika ani schodzić z niego na grunta przyległe i one uszkadzać, ani zwierzętom holującym pozwalać, żeby to czyniły.

Parowce płynące winny trzymać się zdala od brzegów, żeby ich bicie fal nie uszkadzało.

Gdzie linie telegraficzne lub łańcuchy są w poprzek przez rzekę poprowadzone i na brzegu tablicami oznaczone, tam nie wolno kotwic lub łańcuchów rzucać albo wlec a szryków, kołów itp. używać należy z szczególną ostrożnością.

#### §. 24.

Statkom i tratwom wolno zwyczajnie przybijać do brzegu tylko w tych przystaniach i miejscach do ładowania, które według obwieszczenia urzędowego są do tego wyznaczone lub tam, gdzie to także bywa zwyczajnie dozwolane. Tylko w wypadkach nagłej potrzeby wolno przybijać również w innych miejscach, unikając jednak ile możności tam, wzmocnień brzegowych, grobli tudzież urwisk i miejsc tablicami zakazowemi oznaczonych.

Także wbijanie pali i wyrzucanie na brzeg kotwic i haków do ładowania ażeby do nich statki lub tratwy przymocować, tudzież przytwierdzanie tratw do przedmiotów, które nie są do tego wyraźnie przeznaczone (do poręczy, płotów, drzew, pali, słupów), dozwolone jest tylko w przypadkach koniecznej potrzeby. Gdy niebezpieczeństwo minie lub gdy towar zostanie wyladowany, statki i tratwy winny opuścić niezwłocznie swoją przygodną przystań.

Statki zatrzymujące się przy bużewniku nie powinny ani swemi masztami ani w jakikolwiek inny sposób być zawadą dla innych statków holowanych; gdyby tak było, powinny się niezwłocznie oddalić.

Zamknięcie wody spławnej.

Czystość wody spławnej.

Ochronianie znaków żeglarskich i baczność na takowe. Trzymanie się wody spławnej.

Ochronianie brzegów, budowli, zakładów, mostów itp.

Przybijanie do brzegu.

## §. 25.

Przybijanie i zarzucanie kotwicy bezpośrednio przed i za filarami otworów mostowych jest zakazane; tylko statkom pod wodę płynącym tak to, jak i przywiązywanie do filarów linami jest dozwolone na czas potrzebny do spuszczenia masztów tudzież do przełożenia i uwiązania pólek (tryli). Po przepłynięciu maszty wolno podnosić dopiero w takiej odległości od mostu, żeby to nie utrudniało lub nie tamowało przejazdu innych statków.

Przystani parowców jakoteż dróg jezdnych do portów i z portów, do zwyczajnych przystani i miejsc lądowania, odnóg pobocznych, rzek pobocznych i kanałów spławnych statkami lub tratwami nie wolno statkami i tratwami zastawiać.

## §. 26.

W wodzie spławnej może statek lub tratwa stanąć na kotwicy tylko w razie koniecznej potrzeby i tylko w takich miejscach, gdzie największe inne statki i tratwy mogą jeszcze bez przeszkody przepływać.

Jeżeli statek w kierunku tramu za wodą płynący musi podczas biegu stanąć na kotwicy a obrócenie się jego mogłoby być dla innych statków budowli rzecznych, zakładów itp. niebezpieczne, kotwicę wyrzucić należy z tyłu.

Każdy statek lub tratwa, stojące na kotwicy w wodzie spławnej statków ciągnionych łańcuchowych, winny wcześniej podnieść kotwicę i opuścić wodę spławną za zbliżeniem się takiego pociągu.

## §. 27.

Na wodzie spławnej nie wolno żadnego statku przeładowywać w takich miejscach, gdzie to mogłoby tamować obrót żeglarski.

Jeżeli odładowanie jest potrzebne dla przeprowadzenia statku przez mieliznę w wodzie spławnej, uczynić to należy zawsze przed mielizną i w takim miejscu, gdzieby statek i łódź do odładowania służące nie tamowały ani nie utrudniały obrotu statków i tratw.

Jeżeli odładowanie jest potrzebne dla spuszczenia statku który uwiązał, nie wolno na mieliznie odładowywać więcej niż potrzeba, aby statek mógł płynąć i być przeprowadzonym na głębszą spławną wodę.

## §. 28.

Gdy statek żaglowy płynie naprzeciwko innego statku żaglowego lub tratwy płynącej, statek płynący pod wodę, o ile wiatr i miejsce pozwalają, winien wyhoczyć i już wcześniej przedtem, po tej stronie, po której drugi statek lub tratwa najlepiej może

przeplynać, powiewać błękitną chorągwią — w nocy wywijać latarnią z jasnym białym światłem. Statek lub tratwa za wodą płynące powinny niezwłocznie potem w taki sam sposób wskazać stronę, po której statek pod wodę płynący ma przepłynąć.

Statek holowany z bużewnika ma pozostać przy brzegu bużewnika, chybaby szczególne stosunki wymagały, żeby stę stało inaczej.

## §. 29.

Gdy dwa parowce same lub z statkami przyczepionymi płyną naprzeciw sobie, natenczas o ile to jest możebne, każdy winien drugiemu usunąć się w prawo, i już wcześniej przed spotkaniem oznajmić to jednym krótkim świstem świstawki parowej.

Spotkanie się parowców ze sobą.

Jeżeli jeden parowiec nie może usunąć się na prawo, winien już wcześniej oznajmić dwoma krótkimi świstami świstawką parową, że chce usunąć się w lewo a drugi parowiec winien następnie w taki sam sposób odpowiedzieć, że także usunie się w lewo.

Jeżeli jeden parowiec w ogóle nie może się usunąć, winien już wcześniej przed spotkaniem się oznajmić to trzema krótkimi świstami świstawki parowej, i zarazem zatrzymać maszynę lub, o ile to jest potrzebne i możebne, cofać się w tył.

## §. 30.

Jeżeli parowiec sam lub z przyczepionym statkiem płynie naprzeciw statku żaglowego lub tratwy, powinien o ile to jest możebne usunąć się a to w tę stronę, po której bez wzajemnego niebezpieczeństwa najlepiej może przepłynąć; winien on już wcześniej przed spotkaniem się jednym krótkim świstem świstawki parowej oznajmić, że chce usunąć się w prawo, lub dwoma krótkimi świstami, że chce usunąć się w lewo; drugi statek lub tratwa ma następnie niezwłocznie po tej stronie, po której parowiec ma przepłynąć, powiewać błękitną chorągwią; w nocy winien statek żaglowy wywijać latarnią z jasnym białym światłem.

Spotkanie się parowców ze statkami żaglowymi i tratwami.

## §. 31.

W razie spotkania się w tych częściach rzeki w których woda spławna mocno zakrzywia się, jest wązka lub płytka, statki pod wodę płynące i pociągi winny zostawić statkom i tratwom za wodą płynącym głębszą stronę wody spławnej i bieg swój według potrzeby zwolnić lub nawet całkiem zastanowić.

Gdy pociąg, za wodą płynący, przybędzie przed takie miejsca rzeki, parowiec winien statki ciągnięte albo pojedynczo przez to miejsce przeprowadzać,

Spotkanie się w miejscach trudnych.

Przybijanie mostów, na drogach jezdnych i w przystaniach parowców.

Zapuszczanie kotwicy w wodzie spławnej.

Ładowanie i odładowywanie w wodzie spławnej.

Spotkanie się statków żaglowych ze sobą i z tratwami.

albo wszystkie puścić, żeby pojedynczo przepływały.

W których miejscach rzeki postanowienia powyższe mają być stosowane, Władze właściwe podadzą to do wiadomości i miejsca te oznaczone będą białą chorągwią lub białą kulą; o ile żegluga może odbywać się bez ograniczenia także w nocy, miejsca te oznaczane będą w nocy dwoma światłami jasnemi; białemi jedno nad drugim umieszczonemi.

### §. 32.

Jeżeli statek, pociąg lub tratwa i statek lub pociąg z przeciwka nadchodzący, mają dla wyminięcia się przepłynąć zbyt ciasną wężyzną a jedno z nich już w nią wpłynęło, statek lub tratwa przed wężyzną będące, mają zatrzymać się dopóty, dopóki tamten wężyzny nie przepłynie.

Jeżeli oba statki jednocześnie przybędą przed wężyzną, statek lub pociąg pod wodę płynący zatrzymać się ma dopóty, dopóki statek, pociąg lub tratwa za wodą płynące, wężyzny nie przepłyną. Jeżeli zaś statek na dół płynący nie może płynąć w kierunku rzeki, winien zatrzymać się i przepuścić najprzód statek pod wodę płynący.

Obydwom statkom wchodzić razem w wężyzną nie jest dozwolone; gdyby się to jednak stało, statek pod wodę płynący winien cofnąć się przed uściem wężyzny i przepuścić najprzód statek lub tratwę za wodą płynące.

Które miejsca rzeki w duchu postanowień poprzedzających uważane być mają za wężyzny, Władze właściwe podadzą to do wiadomości i miejsca owe oznaczone będą dwiema chorągwiami lub kulami jedna nad drugą umieszczonemi, z których górna chorągiew lub kula będzie biała, dolna czerwona. O ile żegluga może odbywać się bez ograniczenia także w nocy, miejsca te oznaczone będą w nocy dwoma światłami jasnemi, z których górne będzie białe, dolne czerwone.

### §. 33.

Gdyby żegluga została zatamowana, statki czekające pod wodę i za wodą płynące, muszą miejsce trudne przepływać naprzemian, stosownie do szczegółowego polecenia właściwego urzędnika nadzorującego, aż do tego zaś czasu mają stać jeden za drugim przed owem miejscem a względnie z tamtej strony znaku przed nim wystawionego (§. 20).

### §. 34.

Gdy statek lub tratwa osiągną inny statek w tym samym kierunku ale wolniej płynący, mają żądać przepuszczenia naprzód a to według następujących prawideł:

- a) Jeżeli oba statki są żaglowemi, przepuszczenie winno nastąpić po stronie wiatru;
- b) parowiec winien żądanie, żebygo przepuszczono, oznajmić jednym długim świstem świstawki parowej; krótki świst po tamtych następujący oznacza, że chce przepłynąć po prawej, dwa krótkie świsty, że chce przepłynąć po lewej stronie; atoli, jeśli woda spławna ma niewielką szerokość, parowiec nie powinien przybliżyć się do statku przed nim za wodą płynącego bardziej, jak na dwukrotną długość statku, dopóty, dopóki statek naprzód płynący nie opuści wody spławnej.
- c) we wszystkich innych przypadkach statek lub tratwa z tyłu płynące winny stronę, po której chcą przepłynąć, oznaczyć powiewaniem błękitną chorągwią, w nocy wywijaniem latarnią z światłem jasnym białem; statek lub tratwa na przodzie będące obowiązane są odpowiadać niezwłocznie w taki sam sposób i usunąć się odpowiednio;
- d) jeżeli statek lub tratwa naprzód płynące w ogóle nie mogą się usunąć, winny oznajmić to niezwłocznie i na cały czas tej niemożności wywieszeniem czerwonej chorągwi lub czerwonej kuli na maszcie lub na tyce najmniej ośm metrów wysokiej, w obu przypadkach w połowie wysokości, w nocy zaś parowiec ma oznajmiać to pięciu krótkimi świstami świstawki parowej, każdy inny statek podnoszeniem i niżaniem latarni z jasnym białem światłem na sterze.

### §. 35.

Jeżeli parowiec osobowy chce zatrzymać się u pomostu do lądowania, winien przedtem zadzwonić dzwonem.

Jeżeli parowiec osobowy chce zatrzymać się w stacy dla łodzi, winien przedtem albo dać sygnał hacznosć (§. 2) albo we dnie wywiesić chorągiew czerwono-białą poprzecznie podzieloną w nocy zaś latarnią z światłem jasnym białem, którą umieścić należy nad światłami bocznemi po tej stronie, ku której kierownik łodzi ma przypłynąć. Taką samą chorągiew, w nocy taką samą latarnią wystawić ma także kierownik łodzi mającej udać się do parowca. Jeśli parowiec, do którego się łódź zbliża, jest kołowy, należy koła wcześniej zatrzymać, a gdy odpływa, dopiero wtedy napowrót w ruch puścić, gdy to nie może już wystawić łodzi na wstrząśnienia.

Kierownik łodzi winien wcześniej ze swoją łodzią wypłynąć, posuwać się równoległe od kierunku drogi parowca i jeżeli to jest parowiec kołowy, nie ma zbliżać się do niego, dopóki koła nie staną.

Spotkanie się w wężyznach.

Przybijanie i zatrzymywanie się parowców osobowych u pomostów do lądowania i w stacjach dla łodzi.

Postępowanie w razie zatamowania żeglugi.

Wyprzedzanie się.

Podróżni, którzy wsiędą, winni na wezwanie kierownika łodzi natychmiast usiąść.

Łodzią kierować winien człowiek silny, znany z trzeźwości, biegły w żeglarstwie; łódź powinna być w dobrym stanie, we wszystko co potrzeba zapatrzona.

Innym kierownikom łodzi, prócz tych, którzy ze strony właściwej będą do tego przeznaczeni, nie wolno ani dowozić podróżnych i towarów do parowców osobowych, ani z nich zabierać.

### §. 36.

Przewoźnictwo wykonywać należy tak, żeby statek przewoźniczy nie wstrzymywał ani nie spóźniał biegu statków lub tratów za wodą płynących.

Punkta początkowe liny przewoźniczej oznaczyć należy żółtą beczką.

Gdy parowiec pod wodę płynący lub parowiec łańcuchowy zbliży się do przewozu aż po punkt przez Władzę właściwą wytknięty, który oznacza się w samemże miejscu tablicą czerwono-białą w kierunku przekątni podzieloną i oznajmi to jednym długim świstem świstawki parowej, statek przewoźniczy nie może już odpłynąć, dopóki parowiec nie przepłyne, jeżeli zaś statek ten już płynie, winien jak można najrychlej usunąć się z wody splawnej, mianowicie zaś od łańcucha po ciągowego.

Statki przewoźnicze w ruchu będące i statki pod wodę płynące winny nawzajem wymijać się stosownie do miejsca.

W nocy wszelkie statki przewoźnicze powinny być tak ustawione, żeby łańcuch był wolny; jeżeli dla szczególnych okoliczności jest to niemożliwe, statki przewoźnicze winny wystawić w wysokości najmniej 5 metrów nad wodą jasne zielone światło a o 1 metr niżej w kierunku pionowym jeszcze jedno jasne białe światło.

### §. 37.

Gdy kilka pociągów pod wodę bezpośrednio jeden po drugim płynących mają przepłynąć koło przewozu, w takim razie na znak dany z przewozu powiewaniem białą chorągwią, zatrzymać się na powyżej Mühlbergu każdy drugi, w innej stronie każdy trzeci pociąg i przepuścić naprzód statek przewoźniczy.

Kierownik parowca łańcuchowego ma czuwać nad tem, żeby łańcuch nie wszedł na linę przewoźniczą, gdyby się zaś to stało, winien go niezwłocznie odsunąć.

Na drogach przewoźniczych nie wolno statkom i tratwom zatrzymywać się lub przystawać, w obrębie zaś liny przewozowej ani zapuszczać kotwicy

ani płynąć z wlokącemi się kotwicami, łańcuchami i tym podobnemi przedmiotami.

### §. 38.

W nocy używać należy następujących świateł:

Światła nocne

a) Każdy statek żaglowy nie ciągniony o 30 lub więcej tonach pojemności, gdy płynie, powinien mieć po lewej stronie burty czerwone światło a po prawej stronie burty zielone światło. Światła te powinny być umieszczone w przedniej części statku na obrębach burty, w wysokości mniej więcej trzeciej części długości statku, a żeby ich tram nie zasłaniał; nadto należy je osłonić tak, żeby mogły być widziane tylko z przodu i tylko z tej strony, po której są umieszczone.

Oprócz tego każdy statek żaglowy nie ciągniony, mający 30 lub więcej ton pojemności, winien mieć u steru światło matowe białe, które ma być tak osłonięte, żeby mogło być widziane tylko z tyłu i z obu stron.

Każdy statek żaglowy nie ciągniony mający mniej niż 30 ton pojemności, winien gdy płynie, wystawić tytko jedno światło jasne białe z przodu i z obu stron widzialne.

b) Każdy parowiec, gdy płynie, winien mieć takie same i tak samo osłonięte światła boczne jak nie ciągniony statek żaglowy o 30 lub więcej tonach pojemności. Te światła boczne powinny być u parowców z kołami bocznymi umieszczone z przodu na skrzyni kołowej, u innych parowców zewnątrz na przodzie w wysokości mniej więcej trzeciej części długości statku, zawsze jednak tak wysoko, żeby ich tram nie zasłaniał.

Oprócz tego każdy parowiec płynący, powinien mieć jasne białe światło tylko z przodu i z obu stron widzialne, które umieścić należy na przednim tramie albo na przedniej części statku i najmniej o dwa metry wyżej aniżeli światło boczne. Parowiec ciągnący jeden lub więcej statków lub tratów, winien pionowo nad tem jasnym białym światłem o pół aż do jednego metra wyżej wystawić jeszcze drugie takie samo światło.

c) Każdy statek ciągniony przez parowiec, winien mieć na przodzie wystawione na tyce światło matowe białe tylko z przodu i z obu stron widzialne. Oprócz tego każdy pojedynczy statek ciągniony, tudzież ostatni z kilku

Wykonywanie przewoźnictwa.

Zachowanie się promów.

statków ciągnionych powinien mieć z tyłu na sterze jasne białe światło, ze wszystkich stron widzialne.

- d) Tratwa ciągniona przez parowiec, powinna mieć na tylnym końcu światło białe matowe umieszczone wysoko.
- e) Dopóki żegluga i flisactwo nie są zamknięte, każdy statek znajdujący się na wodzie spławnej lub w jej pobliżu na otwartej rzece lub w przystani z konieczności, jakoteż każdy zakład tamże się znajdujący (młyn pływający, łązienka itp.), winien być opatrzone jasnym białym światłem dobrze widzialnym z wody spławnej w obu kierunkach pod wodę i za wodą, każda zaś tratwa powinna mieć na obu rogach ku wodzie spławnej zwróconych po jednym takim światłem.
- f) Jeżeli otwory przejazdowe mostów stałych mają być w nocy oznaczone, czyni się to przez wystawienie jednego czerwonego światła w środku nad otworem.

#### §. 39.

W czasie mgły i zawiei śnieżnej, każdy parowiec płynący winien co trzy minuty a oprócz tego jak tylko ujrzy przed sobą w swojej linii inny statek lub tratwę, w chwili postrzeżenia onychże, wydać świstawką parową przeciągły świst a jeśli płynię za wodą, zmniejszyć siłę maszyny.

#### §. 40.

Zamiast sygnałów świstawką parową, w niniejszym Porządku policyjnym przepisanych, wolno parowcom osobowym dawać odpowiednie sygnały dzwonem.

W obrębie większych osad, Władza policyjna właściwa może całkiem zakazać używania świstawki parowej do dawania sygnałów, wyjąwszy sygnały do mgły parowców towarowych i pociągowych i może nakazać, żeby sygnały dawano dzwonem.

#### §. 41.

Żadnego z sygnałów w niniejszym Porządku policyjnym przepisanych lub dozwolonych nie wolno używać w innych przypadkach prócz w tych, do których są przewidziane, mianowicie tyczy się to także sygnału baczności (§. 2).

#### §. 42.

Jeżeli nader niski stan wody lub szybkie jej przybieranie, nagłe płynienie kry lub bardzo silny wiatr nie stoi na przeszkodzie, chyżość pociągów wynosić powinna na godzinę drogi w przestrzeni

od Hamburga lub Harburga aż do Magdeburga średnio najmniej 4 kilometry,

od Magdeburga aż do Żandowa średnio najmniej 3½ kilometra.

od Żandowa aż do Melnika średnio najmniej 3 kilometry.

#### §. 43.

Gdy statek zostanie w podróży niebezpiecznie uszkodzony, bieg jego należy wstrzymać i dopiero wtedy wolno puścić się w dalszą podróż, gdy będzie tak dostatecznie naprawiony, żeby mógł dalszą podróż odbywać.

#### §. 44.

W nieszczęsnych przygodach kierownikom statków i tratw tudzież załodze nie wolno opuścić statku lub tratwy aż dopiero w oczywistym niebezpieczeństwie życia. Przedewszystkiem obowiązani są starać się jak najusilniej o odwrócenie niebezpieczeństwa grożącego statkowi lub pasażerom i ładunkowi dopóki jest jeszcze nadzieja, w ostatecznym zaś niebezpieczeństwie winni przede wszystkim ratować zagrożone życie ludzkie a dopiero potem starać się o ocalenie ładunku.

Kierownicy i majtkowie statków i tratw wszelkiego rodzaju znajdujących się w pobliżu, mianowicie parowców z przeciwnej strony lub z tyłu nadpływających, obowiązani są nieść jak najrychlej pomoc w nieszczęsnych przygodach. W szczególności statki te i tratwy winny zabrać i przewieźć pasażerów statku uszkodzonego, jeśli takowy nie może dalej płynąć.

O każdej nieszczęsnej przygodzie uwiadomić należy najkrótszą drogą najbliższego urzędnika nadzoru rzecznego i zastosować się trzeba do poleceń, jakie wyda.

#### §. 45.

Jeżeli statek lub tratwy, które osiadły na mieliznie lub zatoneły albo zakład (młyn pływający, łązienka itp.) który zatonął tamuje albo wystawia na niebezpieczeństwo żeglugę i flisactwo, kierownik lub posiadacz winien postarać się niezwłocznie o spuszczenie napowrót lub wydobyć, w przeciwnym bowiem razie uczyni to policya rzeczna na jego koszt.

#### §. 46.

We wszystkim co się tyczy statku samegoż, kierowania nim, jego konserwacji, ładunku itp. tudzież utrzymania na nim porządku, władza zwierzchnicza nad załogą i nadzór nad pasażerami należy do kierownika statku i tratwy.

Wstrzymanie kursu, gdy statek zostanie uszkodzony.

Zachowanie się w przygodach.

Zachowanie się parowców podczas mgły i zawiei śnieżnej.

Używanie dzwonu zamiast świstawki parowej

Zakaz niewłaściwego używania sygnałów.

Chyżość pociągów.

Zachowanie się gdy statki lub zakłady osiadają na mieliznie lub zatona.

Stanowisko kierownika statku i tratwy w obec majtków i pasażerów.



Załoga i pasażerowie obowiązani są wypełniać bez oporu zarządzenia wydane pod temi względami przez kierownika statku lub tratwy; jednakże pracy ręcznej można wymagać od pasażerów tylko w przypadkach nagłej potrzeby.

Władza zwierzchnicza nad pociągami służy kierownikowi ciągnącego parowca; wszyscy żeglarze i ludzie znajdujący się w pociągu winni spełniać bez oporu jego zarządzenia. Żeglarzy opornych może tenże razem z ich statkami wyłączyć z pociągu.

Kierownicy statków winni mieć o to staranie, żeby podwładni im majtkowie, na parowcach także zawiadowcy, maszyniści i palacze dopełniali ściśle swoich obowiązków i żeby się zachowywali względem siebie przyzwoicie i zgodnie a względem pasażerów uprzejmie.

Majtków i pasażerów niesfornych, nieporządek wywołujących lub przeciw przyzwoitości wykraczających, może kierownik statku razem z ich rzeczami w miejscu stosownem ze statków oddalić i oddać Władzy policyjnej do dalszego zarządzenia.

Ze swojej strony kierownik statku powinien zachowywać się przyzwoicie i stanowczo, względem pasażerów okazywać się uprzejmym i uprzedzającym.

#### §. 47.

Każdy kierownik statku i tratwy winien bez oporu być posłusznym poleceniom urzędników nadzór policyi rzecznej i żeglarskiej sprawujących, których poznać można po ich mundurze służbowym i innych odznakach służbowych i pozwalać im w obrębie ich okręgu służbowego wsiadać na statek lub tratwę i niemi płynąć lub też przyczepić do nich własny statek służbowy.

Każdy kierownik statku i tratwy winien podczas wykonywania swego przemysłu wozić z sobą

przedruk niniejszego Porządku policyjnego i przeznaczonym urzędnikom na żądanie pokazywać.

#### §. 48.

Wykroczenia przeciwko przepisom powyższym, o ile nie mają być karane według postanowień ustaw karnych, karane będą w państwie niemieckiem grzywnami w kwocie aż do 60 marek lub aresztem aż do dni czternastu, w Austrii według postanowień tyczących się wykroczeń przeciwko przepisom policyjnym.

#### §. 49.

Sygnały przewidziane w §§. 18 aż do 20, 23 i 28 aż do 39 niniejszego Porządku policyjnego spisane są w załączce.

#### §. 50.

Pod względem przewozu materiałów wybuchających i przedmiotów palnych obowiązują osobne przepisy.

Zarazem postanawia się, że wykroczenia przeciw powyższemu Porządkowi policyjnemu (§. 48) w Austrii karane będą w myśl rozporządzenia ministerialnego z dnia 30. września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198).

Wykonywanie niniejszego Porządku policyjnego i nadzór nad niem w Austrii porucza się Władzom administracyjnym powiatowym co do okręgów żeglarskich im przydzielonych jako Władzom żeglarskim pierwszej instancyi. Władze te używać mają pomocy urzędników nadzoru rzeczno, żandarmeryi, jakoteż przełożonych gmin nadbrzeżnych.

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

Karanie za wykroczenia.


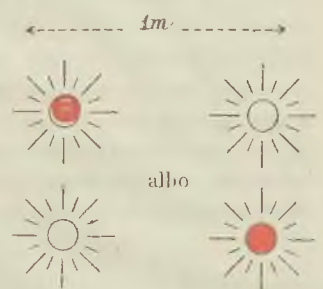





Spis sygnałów.





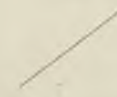











Przewóz materiałów wybuchających i przedmiotów palnych.











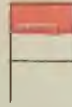


Posłuszeństwo zarządzeniom urzędników policyjnych. Wozienie z sobą przedruku niniejszego Porządku policyjnego.





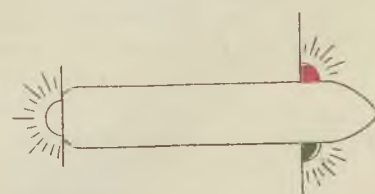
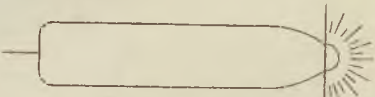
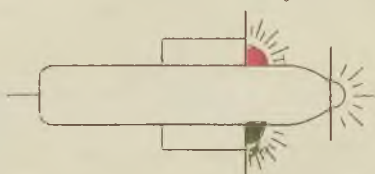
# P r z e g l ą d

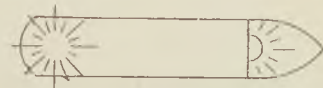




sygnałów przewidzianych w Porządku policyjnym dla żeglugi i flisactwa na Łabie.

Porządek poli- cyjny	Kiedy używa się sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 18	Miejsce, w którym statek obladowany stoi przy brzegu lub w którym stawiane są budowle wodne . . . . .	.....	 albo na brzegu	 albo na brzegu, światło białe zawsze od strony wody
§. 19	Bagiery, statki do budowy rzecznych w wodzie splawnej stojące, statki lub tratwy uszkodzone i nie zdolne do wykonywania obrotów . . . . .	.....	 albo po tej stronie, po której należy przepłynąć	 albo białe światło po tej stronie, po której należy przepłynąć
§. 20	Zamknięcie wody splawnej (porówn. także §. 33) . . . . .	.....	 albo na brzegu	 na brzegu
§. 23	Linie telegraficzne lub łańcuchy w poprzek przez rzekę poprowadzone . . . . .	.....	 na brzegu	

Porządek polioyiny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 28	Spotkanie się statków żaglowych ze sobą lub z tratwami . . . . .	. . . . .	 powiewać po tej stronie, po której należy przepłynąć	  wywijać (na statkach)
§. 29	Spotkanie się parowców ze sobą usuwa się w prawo . . . . . usuwa się w lewo . . . . . nie może się usunąć . . . . .	— — — — — — — —		
§. 30	Spotkanie się parowców z statkami żaglowymi i tratwami . parowiec usuwa się w prawo . . . . . parowiec usuwa się w lewo . . . . . statek żaglowy lub tratwa . . . . .	— — — — . . . . .	 powiewać po tej stronie, po której należy przepłynąć	  wywijać (na statkach)
§. 31	Gdzie woda splawna mocno zakrzywiona, wąska lub płytka . . . . .	. . . . .	  albo na brzegu	jeżeli żegluga dozwolona jest bez ograniczenia   na brzegu
§. 32	Wężyzny . . . . .	. . . . .	    albo na brzegu	jeżeli żegluga dozwolona jest bez ograniczenia   na brzegu

Porządek poli- cyjny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice beczki	Światła w nocy
§. 33	Zatamowanie żeglugi . . . . . (porówn. także §. 20)	.....	 albo  na brzegu	 na brzegu
§. 34	b Wyprzedzanie się parowiec, który chce przepłynąć w prawo . . . . . w lewo . . . . . c inny statek lub tratwa, gdy chcą przepłynąć, jakoteż od- powiedź statku lub tratwy przed niemi płynących . . . . . d statek lub tratwa naprzód pły- nące, które nie mogą się usunąć . . . . .	----- ----- ..... -----	 powiewać   albo  na maszcie lub na tyce naj- mniej 8 metrów wysokiej w obu przypadkach w po- łowie wysokości	  wywijając (na statkach)   podnoszenie i zniżanie u steru statków żaglowych
§. 35	Parowiec osobowy gdy chce zatrzymać się przy stacyi dla łodzi . . . . .  Kierownik łodzi udającej się do parowca . . . . .	-----	albo   w tem miejscu, w którym kierownik łodzi ma dopłynąć  	  

Porządek poli- cyjny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 36	Punkt początkowy linii prze- woźniczej . . . . .  Tablica przystankowa i promów . . . . .  Parowiec pod wodę płynący lub parowiec łańcuchowy, gdy się zbliża do przewozu . . . . .  Statek przewoźniczy w nocy i gdy łańcuch pociągowy nie jest wolny . . . . .		  	
§. 37	Z przewozu dla pociągów . . . . .		 powiewać	
§. 38	Światła w nocy: a Statek żaglowy nieciągniony o 30 lub więcej tonach pojem- ności gdy płynie . . . . .  Statek żaglowy nieciągniony o mniej niż 30 tonach pojem- ności gdy płynie . . . . .  b Parowiec gdy płynie . . . . .			 matowe białe   jasne białe   jasne białe parowiec, który ciągnie, nad jasnym bia- łym światłem jeszcze jedno takie samo

Porządek pol- cyjny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 38 c	Statek ciągniony . . . . .			 <p>jasne białe                      matowe białe</p> <p>światło na sterze powinien mieć tylko każdy pojedynczy statek, tudzież osta- tni ze statków pociągu</p>
d	Tratwa ciągnioua . . . . .			 <p>światło matowe białe umieszczone wy- soko na tylnym końcu</p>
e	Statek znajdujący się na wo- dzie splawnej lub w jej po- bliżu na otwartej rzece lub w przystani z konieczności (młyn pływający, lazienka itp.) . . . . .			 <p>światło jasne białe dobrze widzialne</p>
f	Tratwa tamże stojąca . . . . .			 <p>światło jasne białe dobrze widzialne na obu rogach ku wodzie splawnej</p>
g	Nad otworami przejazdowymi mostów stałych . . . . .			
§. 39	Parowiec płynący podczas mgły lub zawiei śnieżnej . . . . .	<p>co 3 minuty a oprócz tego jak tylko ujrzy przed sobą w swojej linii inny statek lub tratwę. Płynąc za wodą, zmniej- szyć należy siłę maszyny</p>		