

Rok 1910.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXVI. — Wydana i rozesłana dnia 15. listopada 1910.

Treść: (№ 201—203.) 201. Rozporządzenie, dotyczące wydania tymczasowego regulaminu żeglugi i policyi rzecznej dla górno- i dolnoaustriackiej przestrzeni Dunaju. — 202. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia nowego okręgu szacunkowego celem rozkładu podatku osobisto-dochodowego dla obszaru nowo utworzonego starostwa w Oświęcimiu w Galicyi. — 203. Obwieszczenie, dotyczące wydzielenia powiatu sądowego (podatkowego) Maulern z okręgu urzędowego Dyrekcji okręgu skarbowego w St. Pölten i przydzielenia go do okręgu urzędowego Dyrekcji okręgu skarbowego w Stein nad Dunajem.

201.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych, rolnictwa i robót publicznych z dnia 4. listopada 1910,

dotyczące wydania tymczasowego regulaminu żeglugi i policyi rzecznej dla górno- i dolnoaustriackiej przestrzeni Dunaju.

Warunki wykonywania żeglugi okrętami i tratwami.

§ 1.

Przedsiębiorstwa krajowe.

Upoważnienie do przemysłowego wykonywania żeglugi na Dunaju zapomocą austriackich okrętów wiosłowych i parowych zależy co do pierwszych od uzyskania koncesyi według postanowień ordynacyi przemysłowej (ustawa z dnia 15. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 39), względnie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 29. stycznia 1858, Dz. u. p. Nr. 22, zaś co do utrzymywania ruchu okrętami parowymi od uzyskania koncesyi według przepisów rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 29. stycznia i 12. lipca 1858, Dz. u. p. Nr. 22 i 108.

Samodzielne wykonywanie spławu tratwami podlega jedynie poprzedniemu zgłoszeniu według rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 29. stycznia 1858, Dz. u. p. Nr. 22.

Ogólne przepisy co do uzyskania zezwolenia na urządzenie przewozów i szczególne wymogi co do bezpieczeństwa ruchu statków, służących do przewozu, pozostają w mocy, o ile w dalszym ciągu nie wydano przepisów surowszych.

§ 2.

Przedsiębiorstwa zagraniczne.

Upoważnienie nicaustriackich okrętów i tratw do ruchu na austriackiej przestrzeni Dunaju należy ocenić według odnośnych przepisów tego kraju, do którego okręty i tratwy przynależą.

Nicaustriackie przedsiębiorstwa żeglugi, które trudnią się żeglarstwem na obszarze austriackim i których okręty kursują regularnie na austriackiej przestrzeni Dunaju, winny jednak w celu ułatwienia stosunków z władzami pod względem przeprowadzenia niniejszego rozporządzenia ustanowić w krajach tutejszych upelnomocnionego zastępcę i podać właściwej władzy krajowej jego nazwisko i siedzibę.

§ 3.

Obowiązki przedsiębiorstw utrzymujących regularny ruch osobowy i towarowy.

Przedsiębiorstwa żeglugi, które utrzymują regularny ruch osobowy i towarowy w obrębie austriackiej przestrzeni Dunaju, są obowiązane wyłożyć regulamin ruchu, taryfy osobowe i towarowe, paginowaną i pieczęcią przedsiębiorstwa zaopatrzoną książkę zażaleń oraz rozkłady jazdy dla ruchu osobowego na wszystkich stacjach wysyłkowych i na

każdym okręcie osobowym do publicznego przeglądu, względnie użytku.

Książki zażeń należy przedkładać corocznie po skończeniu się sezonu żeglugi c. k. Inspektoratowi żeglugi śródlądowej do przeglądu.

Budowa, urządzenie, wykwapowanie statków i utrzymywanie ich w dobrym stanie.

§ 4.

Zarządzenia, mające na celu bezpieczeństwo ruchu.

Każdy statek musi być co do budowy, wytrzymałości, urządzenia wewnętrznego i wykwapowania tak wykonany, wyposażony i utrzymywany, aby bezpieczeństwo ruchu było zapewnione.

§ 5.

Zarządzenia, mające na celu zdrowie załogi okrętowej i podróżnych.

Stosownie do jakości i przeznaczenia statku muszą być zaprowadzone takie urządzenia, względnie dostarczone takie przedmioty, należące do wykwapowania, jakie okazują się potrzebne ze względu na zdrowie załogi okrętowej i podróżnych, tudzież dla ich ochrony od wypadków.

Obciążenie i wielkość statków.

§ 6.

Zanurzanie się statków i burty suchej; osłony boczne.

Okręty cechowane mogą być obciążone tylko do granicy, podanej w certyfikatach cechowniczych i zaznaczonej na zewnętrznych ścianach burty.

Co do okrętów niecechowanych obowiązuje zasada, iż wysokość ich burty suchej musi wynosić w miejscu najgłębszego zanurzania się statku co najmniej 24 centymetrów.

Żadnego okrętu nie wolno jednak obciążać więcej, aniżeli tego dopuszcza jakość wody spławnej i każdorazowa najmniejsza jej głębokość.

Otwarte okręty wiostowe (bez pokładu) muszą być ponadto zaopatrzone po obu stronach burty osłonami bocznymi, których brzeg górny oddalony jest od zwierciadła wody co najmniej na 40 centymetrów.

Władza żeglarska może jednak dla pewnych szczególnych rodzajów okrętów zezwolić na wyjątek co do wysokości burty suchej, względnie zarządzić zmiany co do wysokości osłon bocznych.

§ 7.

Największa dopuszczalna ilość osób.

Ze względów bezpieczeństwa wolno przyjmować na statki, służące do ruchu osobowego, tylko pewną maksymalną ilość podróżnych. Ilość ta ma być uwidoczniiona w miejscu łatwo dostępnem dla podróżnych.

§ 8.

Wielkość i zanurzanie się tratw.

Długość tratw nie może przekraczać 65 metrów, a szerokość 14 metrów; tratwy, załadowane towarami, muszą na swej powierzchni górnej być jeszcze zupełnie wolne od wody.

§ 9.

Sposób ładowania.

Przy ładowaniu statków należy zwracać uwagę na to, aby pompy, drzwi do magazynów, tudzież odpowiednio szerokie i bezpieczne przejścia komunikacyjne były łatwo dostępne i aby sternik mógł bez przeszkód obserwować drogę.

Ładunek należy układać w ten sposób, aby bezpieczeństwo ruchu statku nie było zagrożone i aby ładunek nie mógł ani spaść poza pokład ani wskutek wystawiania poza okręt wyrządzić szkodę innym statkom przy spotkaniu się z nimi.

Przewóz zwierząt żywych.

§ 10.

Zwierzęta żywe wolno przewozić okrętami tylko wtedy, jeżeli są umieszczone w odpowiednio dużych przedziałach lub klatkach i chronione w razie potrzeby od zimna i wilgoci, oraz jeżeli podróżni nie doznają niedogodności przez ich przewóz.

Przewożenie zwierząt większego rodzaju w małych statkach (czólnach), przeznaczonych wyłącznie do przewozu osób, jest zakazane.

Pod względem policyi weterynaryjnej podlegają zwierzęta przy przyjęciu do przewozu i przy samym przewozie odnośnym przepisom szczególnym. Również co do odkażania okrętów, którymi przewieziono zwierzęta, należy uwzględnić obowiązujące w tym kierunku przepisy.

Przewóz środków rozsadzających i materii zapalnych.

§ 11.

Co do przewozu środków rozsadzających i materii zapalnych obowiązują osobne przepisy, wydane w tym przedmiocie.

Co do sygnałów i świateł, którymi należy oznaczyć statki, służące do przewozu środków rozsadzających i materii zapalnych, odsyła się ponadto do przepisów § 35.

Patent okrętowy.

§ 12.

Każdy okręt, który kursuje na austriackiej przestrzeni Dunaju, musi być zaopatrzony w prawidłowy patent okrętowy.

Patenty okrętowe dla okrętów austriackich wydaje się stosownie do rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 29. stycznia 1858, Dz. u. p. Nr. 22.

Od zaopatrzenia się w patent okrętowy są uwolnione następujące okręty, o ile nie bywają poruszane zapomocą maszyn parowych:

- a) okręty takiej konstrukcji, iż nadają się i służą tylko do jednorazowej jazdy z prądem rzeki;
- b) okręty o pojemności poniżej 20 ton, które służą do celów sportowych albo przewożą wyłącznie artykuły zwyczajnego obrotu targowego albo są przeznaczone tylko do ruchu między poszczególnymi punktami nadbrzeżnymi tej samej miejscowości i jej najbliższej okolicy;
- c) przewozy lub promy z jednego brzegu na brzeg przeciwny.

Budynki pływające.

§ 13.

Ustawienie i zmiana miejsca.

Ustawianie i przenoszenie młynów okrętowych, łazienek i innych budynków pływających może mieć miejsce tylko za zezwoleniem namiestnictwa i według jego szczególnych wskazówek. W tym względzie ma obowiązywać zasada, iż ruch żeglarski nie powinien doznawać przez to żadnych utrudnień ani przeszkód.

§ 14.

Umocowanie.

W celu umocowania budynków pływających nie wolno wbijać pali w splawnej wodzie rzeki ani umieszczać tam zatopionych koszy lub kotwie; do umocowania ich poza wodą splawną, tudzież przy budowlach nadbrzeżnych i ścieżkach holowniczych potrzebne jest zezwolenie władzy żeglarskiej.

Na zarządzenie władzy powyższej należy jednak usunąć także takie umocowania, które z biegiem czasu, na przykład wskutek zmiany kierunku prądu, okazały się szkodliwe dla ruchu okrętów i tratw.

§ 15.

Urządzenia i правила zachowania się - ze względu na ruch okrętowy.

Wszystkie młyny okrętowe, łazienki, pomosty do lądowania i tym podobne przedmioty, obok których prowadzi ścieżka holownicza, powinno się zaopatrzyć na brzegu, z jednej i z drugiej strony, tudzież w ich najwyższym wzniesieniu w należyte zapory i przewody linowe dla statków holowanych, aby statki te mogły nijać stanowisko takich budowli, ile możności, bez przeszkód.

Zarówno właściciel jak i służba młynów okrętowych, łazienek itp. ma w razie potrzeby udzielić statkom przyplwającym wszelkiej możliwej pomocy.

§ 16.

Usuwanie w porze zimowej.

W porze zimowej, zanim rozpocznie się niebezpieczny odpływ kier, należy wyciągnąć na ląd wszystkie młyny okrętowe, łazienki itp. tudzież wszystkie przedmioty, należące do nich a znajdujące się w prądzie, albo przesunąć je do przystani albo umieścić po wniesieniu poprzednio doniesienia w takich zatokach i bocznych ramionach rzeki, gdzie nie byłyby narażone na uszkodzenie ani nie mogły w razie poniesienia prądem narazić na niebezpieczeństwo niżej leżących budowli i urządzeń.

Oznaczenie okrętów, tratw i budynków pływających.

§ 17.

Parowce, kursujące na austriackiej przestrzeni Dunaju, powinny być oznaczone co najmniej swą zarejestrowaną nazwą albo swym zarejestrowanym numerem. Na wszystkich innych statkach i budynkach pływających należy uwidocznnić imię i nazwisko albo firmę, tudzież siedzibę właściciela, a o ile kilka przedmiotów tego samego rodzaju należy do jednego właściciela, także (zarejestrowany) numer od óżniający; oznaczenie to ma być zawsze podane literami i cyframi z daleka rozpoznawalnymi i umieszczone na zewnętrznych ścianach pokładu, względnie na przedniej części okrętu.

Na tratwach powinien napis powyższy znajdować się po obu stronach tablicy, umieszczonej w kierunku długości tratwy na 1.5 metra ponad jej powierzchnią. Zamiast tablicy można użyć także białego płótna lub innej trwałe] materii białej, rozpiętej silnie na wzór tablicy pomiędzy dwoma drążkami.

Wszystkie statki poboczne (łodzie) z wyjątkiem statków takich przy tratwach mają być oznaczone w ten sam sposób, co przedmiot pływający, do którego należą.

Władza żeglarska ma jednak prawo zezwolić na skrócenia przepisanych wyżej oznaczeń, o ile chodzi o znane powszechnie nazwiska i firmy właścicieli.

Nadzorowanie przedmiotów pływających.

§ 18.

Okręty, tratwy, bagierey, młyny okrętowe, łazienki itp., stojące na kotwicy lub przymocowane do ładu, muszą pozostawać pod nadzorem człowieka, obznajomionego z żeglugą.

Jeżeli jednak na okręcie znajdują się podroźni, musi się urządzić stała straż.

Czołna ratunkowe.

§ 19.

Dla okrętów i tratw.

Wszystkie okręty, posiadające patent, tudzież wszystkie tratwy i okręty wiosłowe, do których obsługi potrzeba więcej jak dwóch ludzi, powinny mieć z sobą co najmniej jedną odpowiednio wielką łódź ratunkową. Władza żeglarska ma jednak prawo pominąć obowiązek ten co do pewnych kategorii statków albo wśród pewnych szczególnych stosunków.

§ 20.

Dla bagierów, szkół pływania, pomostów do lądowania, młynów okrętowych.

Przy bagierach, szkołach pływania, pomostach, służących do lądowania parowców, i młynach okrętowych musi być zawsze pod ręką przynajmniej jedno czołno ratunkowe. Dwa lub więcej czołen należy ustawić w tym wypadku, jeżeli jedno z nich służy do regularnej komunikacji z ładem.

§ 21.

Jakość i wyekwipowanie czołen ratunkowych.

Każde czołno ratunkowe ma być zawsze utrzymywane w dobrym stanie i posiadać kompletne wyekwipowanie; nie może ono mieć ładunku i powinno nadawać się do natychmiastowego spuszczenia na wodę w celu zrobienia zeń użytku.

Załoga okrętów i tratw.

§ 22.

Wiek.

Kierownicy statków austriackich muszą być pełnoletni albo uznani za pełnoletnich.

Każdy z chłopców okrętowych musi liczyć co najmniej 14 lat, a każdy człowiek z reszty załogi okrętu lub tratwy co najmniej 16 lat.

§ 23.

Patent szyperski i flisacki.

Każdy kierownik okrętu lub tratwy musi posiadać prawidłowy patent szyperski, względnie flisacki.

Co do uzyskania austriackich patentów szyperskich lub flisackich obowiązują przepisy rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 29. stycznia 1858, Dz. u. p. Nr. 22.

Od obowiązku uzyskania patentu szyperskiego są uwolnieni:

1. kierownicy statków holowanych;
2. kierownicy okrętów, wymienionych w § 12. pod b) i c), o ile okręty te nie są poruszane siłą pary;
3. kierownicy tych statków, dla których Ministerstwo handlu zezwoli na wyjątek.

Odpowiedzialność właścicieli (dzierżawców) statków i budynków pływających oraz szypów i kierowników tratw.

§ 24.

Właściciel statku odpowiada za jego należyte wyekwipowanie i utrzymanie w dobrym stanie, za ustanowienie kierownika, ukwalifikowanego według przepisu, i za zdatność załogi, którą ewentualnie sam przyjął.

Kierownik okrętu, względnie tratwy odpowiada w pierwszym rzędzie za ściśle przestrzeganie przepisów, zawartych w niniejszym regulaminie policyjnym. Nie może on opuszczać w czasie jazdy statku, poruczonego swemu kierownictwu, odpowiada za utrzymanie statku i jego wyekwipowania w dobrym stanie, za bezpieczne i odpowiednie prowadzenie oraz umocowanie tegoż, za dotrzymanie granicy obciążenia, tudzież za obecność i zupełną zdatność potrzebnej załogi.

Właściciel, względnie dzierżawca budynku pływającego odpowiada za jego należyte urządzenie, wyekwipowanie i utrzymanie, oraz za przydanie potrzebnego i zdatnego personelu.

Papiery okrętowe, wykazy i przepisy, które mają znajdować się na pokładzie.

§ 25.

Przy wykonywaniu żeglarstwa, względnie flisactwa muszą znajdować się zawsze na pokładzie przepisane papiery okrętowe (patent okrętowy, certyfikat kotłowy, listy przewozowe, względnie manifest, patent szyperski, względnie flisacki, świadectwo uzdatnienia do obsługi maszyn, względnie kotłów itd.); papiery te musi się okazywać na żądanie organów, sprawujących nadzór nad przepisami policyi rzecznej.

Jeżeli jeden z powyższych papierów okrętowych zginie w czasie podróży, należy donieść o tem zaraz najbliższej władzy żeglarskiej pierwszej instancji. znajdujące się przy rzece, albo władzy takiej w Wiedniu lub Lincu; po zbadaniu stanu rzeczy może władza wystawić poświadczenie, iż nie zachodzi przeszkoda pod względem kontynuowania podróży.

Ponadto muszą kierownicy okrętów i trawemieć ze sobą odbitkę niniejszego regulaminu policyjnego; na okrętach parowych (z wyjątkiem przewozów) należy prowadzić dziennik, w którym musi się dokładnie zapisywać każdorazowy etat osobowy, czas odjazdów i przyjazdów, miejsca postoju, stan wody i warunki meteorologiczne, najważniejsze zdarzenia, rodzaj i ilość przewożonych towarów i przebytą przestrzeń oraz ilość, oznaczenie i ładunek statków ewentualnie holowanych itp.

Ogólne przepisy o sygnałach.

§ 26.

Chorągwie sygnałowe.

Chorągwie, używane do dawania sygnałów w myśl niniejszego regulaminu policyjnego, muszą mieć co najmniej 1 metr długości, a 0·7 metra szerokości.

§ 27.

Światła sygnałowe.

Światło białe, zielone, czerwone lub niebieskie w myśl niniejszego regulaminu policyjnego jest to światło, które płonie w latarni o szklach bezbarwnych, względnie zielonych, czerwonych lub niebieskich.

O ile nie ma odrębnych postanowień, muszą być światła sygnałowe przy czystym powietrzu dokładnie dostrzegalne na wszystkie strony widnokregu, a mianowicie światła białe, zielone i czerwone na 1 kilometr, zaś światła niebieskie na 0·5 kilometra.

§ 28.

Świstawki parowe.

Za gwizd w rozumieniu niniejszego regulaminu policyjnego należy uważać sygnał, dany świstawką parową, a w szczególności ma gwizd krótki trwać mniej więcej 1 do 2 sekund, gwizd długi 5 do 6 sekund, zaś przerwa między poszczególnymi gwizdami ma wynosić około 1 sekundę.

§ 29.

Dzwony okrętowe.

Dzwony, używane na parowcach, muszą być słyszalne przy spokojnym powietrzu na odległość o promieniu co najmniej 500 metrów.

§ 30.

Ograniczenie co do dawania sygnałów.

Na austriackiej przestrzeni Dunaju można stosować tylko sygnały, podane w niniejszym regulaminie policyjnym, i to jedynie w przypadkach, dla których są przewidziane, i tylko za pośrednictwem osób, odpowiedzialnych za sygnalizowanie. Krótkich gwizdów i uderzeń w dzwon można jednak używać w wewnętrznej służbie okrętowej w miejsce słów komendy, jeżeli wykluczone jest spowodowanie nieporozumień na innych statkach.

Utrzymywanie świateł na przedmiotach pływających w porze nocnej.

§ 31.

Okręty parowe w czasie jazdy.

Parowce jadące wolno (czy to przeciw prądowi, czy z prądem) mają mieć na przodzie okrętu, na maszcie lub kominie dwa, a parowce holujące trzy białe światła, dostrzegalne oddzielnie przy czystym powietrzu na odległość co najmniej 3 kilometrów; światła te muszą być osłonięte w ten sposób, aby były widzialne na łuku widnokregu od 120 do 180 stopni, a mianowicie 60 do 90 stopni od przodu, na obie strony.

Ponadto ma każdy parowiec, który płynie wolno albo z okrętami holowanymi, doczepionymi w kierunku długości, utrzymywać na skrajnym punkcie tylnej części okrętu światło niebieskie, zasłonięte ku przodowi (poziomy krąg świetlny o 180 stopniach).

Jeżeli statki holowane są doczepione do parowca z tyłu, wówczas należy umieścić tylne światło niebieskie na skrajnym punkcie tylnej części ostatniego statku.

§ 32.

Parowce służące do przewozu w czasie ruchu.

Parowce, które służą jedynie do przewozu, a więc tylko do połączenia dwóch miejsc na brzegach przeciwnych, mają utrzymywać w czasie ruchu na przodzie okrętu jedynie jedno światło białe zasłonięte od tyłu, a na tyle okrętu światło niebieskie, zasłonięte od przodu (poziomy krąg świetlny w obu wypadkach o 180 stopniach).

§ 33.

Okręty bez motorów i tratwy w czasie jazdy.

Wszystkie wolno płynące okręty wiosłowe i tratwy, tudzież okręty przy mostach pływających i promach linowych mają utrzymywać światło białe, widzialne na wszystkie strony.

§ 34.

Przedmioty pływające w stanie spoczynku.

Okręty, tratwy i budynki pływające, które stoją spokojnie poza obrębem zamkniętych przystani, mają utrzymywać światło zielone, umieszczone możliwie wysoko, po stronie, leżącej najbliższej drogi wodnej, i to w kierunku pod wodę.

Z pośród kilku statków i innych przedmiotów pływających, które ustawiono na kotwicy lub przymocowano linami w grupach, ma jedynie pierwszy i ostatni przedmiot, który znajduje się najbliższej drogi okrętowej, utrzymywać przepisane światło zielone. Jeżeli poszczególne statki lub budynki pływające będą umieszczone całkowicie lub chociażby tylko częściowo poza linią, łączącą oba te światła w kierunku prądu, wówczas należy oznaczyć je również światłem zielonym.

Niezaładowane okręty wiosłowe i tratwy, które stoją poza obrębem drogi wodnej, są wyjęte z pod obowiązku utrzymywania światła.

§ 35.

Statki z ładunkiem środków rozsadzających lub materyi zapalnych.

Statki z ładunkiem środków rozsadzających lub materyi zapalnych muszą, o ile poszczególne przepisy nie postarawiają czego innego, utrzymywać, względnie ukazywać w nocy te same światła, co inne statki.

Jeżeli jednak statki te są przymocowane do brzegu, wówczas należy pominąć utrzymywanie światła na pokładzie, a natomiast oznaczyć odnośnie miejsce brzegu zapomocą dwóch światła zielonych, umieszczonych możliwie wysoko w odległości metra jedno nad drugim.

Latarnie, używane na pokładzie, powinny być tak urządzone, względnie umieszczone, aby nie zachodziło niebezpieczeństwo zajęcia się ładunku okrętowego.

Ogólne prawa jazdy.

§ 36.

Zachowanie się przy odjeździe.

Żaden statek nie powinien wjeżdżać w drogę innego statku, płynącego bezpośrednio przed nim lub zanim, i przeszkadzać mu w biegu.

Odbijanie od ładu należy uregulować w ten sposób, aby statek, a względnie jego doprzęg był odłalony w chwili dosięgnięcia drogi wodnej od każdego innego okrętu i każdej innej tratwy, które są w biegu, co najmniej o 200 metrów.

§ 37.

Utrzymanie kierunku jazdy.

Okręty i tratwy, które płyną różnymi szlakami rzeki i wyprzedzają się albo spotykają ze sobą, nie powinny bez szczególnego powodu opuszczać szlaku wodnego, na którym znajdują się.

§ 38.

Zestawianie statków.

Ilość, wielkość i obciążenie statków, które jeden parowiec ma równocześnie holować, należy tak ustosunkować, aby wśród wszelkich okoliczności można było zapewnić pociągowi holownicemu żywość niezbędną do bezpiecznego sterowania.

Uszeregowanie statków, holowanych przez jeden parowiec, zależy od warunków prądu.

Wolno płynące okręty wiosłowe, które są sprzężone ze sobą, nie mogą przedstawiać ogólnej szerokości, przenoszącej 20 metrów. Tratew nie wolno sprzęgać ze sobą.

§ 39.

Zachowanie się pociągów holowniczych.

Statki holowane powinny trzymać się jak najdokładniej w szlaku wodnym parowca holującego; przy przepływności wąskich lub trudnych miejsc prądu powinni parowce trzymać statki doczepione możliwie razem i w kierunku jazdy. Jeżeli droga wodna jest nader wąska, musi się w danym razie przeprowadzać statki holowane przez cieśninę pojedynczo.

§ 40.

Wzajemne zachowanie się różnych statków.

Statki z lekkim ładunkiem powinny w czasie jazdy zapewniać statkom z ciężkim ładunkiem wszelkie możliwe korzyści, zaś zarówno jedne jak i drugie powinny je przyznawać statkom uszkodzonym.

Statki wiosłowe, to jest okręty wiosłowe i tratwy, muszą przy zbliżaniu się parowców zwrócić się zawsze w kierunku prądu rzeki; powinny one trzymać się jak najdalej od drogi parowców i mogą zbliżyć się do fal, wywołanych przez parowce, dopiero wtedy, gdy uderzenie fal nie może im już szkodzić.

§ 41.

Jazda wyścigowa i jazda równoległa.

Wyścigowa i równoległa jazda statków jest wogóle zakazana. Jazdy sportowe, które wymagają wyjątku od tego zakazu, potrzebują zezwolenia namiestnictwa.

§ 42.

Zmniejszenie siły maszyny, względnie zastanowienie maszyny okrętowej w szczególnych wypadkach.

O ile to jest potrzebne dla zapobieżenia wypadkom lub uszkodzeniom, muszą parowce ograniczyć działalność maszyny, a w razie potrzeby nawet zastanowić ją zupełnie, jeżeli to może stać się bez niebezpieczeństwa dla samego parowca lub jego doprzęgu.

Ograniczenie siły maszyny ma w szczególności mieć miejsce w przypadkach następujących:

1. Przy wyprzedzaniu lub spotkaniu płynących okrętów wiosłowych, tratw i pociągów okrętowych;

2. przy przejeździe obok okrętów lub tratw stojących na kotwicy albo utwierdzonych linami. Zwiększona ostrożność jest wskazana w tym wypadku, jeżeli na wspomnianych statkach albo na zasłaniającym je brzegu wystawiono we dnie chorągiew czerwono-białą, a w nocy światło zielone;

3. przy przejeździe obok statków, które osiadły na mieliźnie;

4. przy zbliżaniu się do okrętu lub tratwy, które jadą w tym samym kierunku, dopóki niema dostatecznego miejsca do wyprzedzenia;

5. przy wyprzedzaniu przez parowiec;

6. przy przejeździe obok przewozów i budynków pływających;

7. przy przejeździe obok budowli rzecznych, będących w robocie, jeżeli odnośne miejsce na brzegu, względnie na wodzie oznaczono we dnie chorągwią czerwono-białą, a w nocy światłem zielonym;

8. przy przejeżdżaniu przez płytkie lub wąskie miejsca rzeki i przy jeździe z wodą na ostrych zakrętach prądu;

9. przy jeździe w czasie mgły, śnieżycy itp., o ile jazda jest w ogóle jeszcze dopuszczalna (§ 58.);

10. w razie wysokiego stanu wody, jeżeli to jest potrzebne dla ochrony zatopionych budynków lub przedmiotów, tudzież uprawnych gruntów lub urwistych brzegów.

Wyprzedzanie statków.

§ 43.

Prawidło ogólne.

Jeżeli okręt lub tratwa zbliży się do innego okrętu lub tratwy, które płyną w tym samym kierunku, wówczas może żądać przepuszczenia naprzód,

o ile w odnośnym miejscu rzeki zachodzą warunki potrzebne dla wyprzedzenia.

§ 44.

Wyprzedzanie prawidłowe.

Z reguły ma statek wyprzedzający zboczyć przy wyprzedzaniu na lewo, a statek wyprzedzany na prawo. Tylko jeżeli parowiec wyprzedza okręt wiosłowy (z wyjątkiem nieobciążonych czółen i statków sportowych) albo tratwę, ma jedynie sam parowiec zboczyć, i to na lewo.

a) Statek wiosłowy wyprzedza statek wiosłowy.

Jeżeli statek wiosłowy zbliży się do drugiego statku wiosłowego, wówczas winien statek znajdujący się w tyle oznajmić zamiar wyprzedzenia wołaniem, na które statek jadący na przodzie ma odpowiedzieć w ten sam sposób na znak zrozumienia.

b) Parowiec wyprzedza parowiec.

Jeżeli parowiec chce wyprzedzić drugi parowiec, wówczas winien wydać jeden długi gwizd. Parowiec jadący na przodzie ma odpowiedzieć na sygnał ten w ten sam sposób na znak zgody.

c) Parowiec wyprzedza statek wiosłowy.

Jeżeli parowiec chce wyprzedzić statek wiosłowy, winien wydać jeden długi gwizd, na który statek wiosłowy ma odpowiedzieć wołaniem na znak zrozumienia.

§ 45.

Wyprzedzanie odwrotne.

Gdyby wyprzedzanie prawidłowe z jakichkolwiek powodów nie okazywało się korzystne, należy zachować proceder niżej podany:

a) Statek wiosłowy wyprzedza statek wiosłowy.

Statek wiosłowy znajdujący się na przodzie, który uważa wyprzedzanie odwrotne za wskazane, zawiadamia o tem zbliżający się statek wiosłowy najpóźniej po otrzymaniu sygnału wyprzedzenia (wołanie) we dnie przez wystawienie chorągwi czerwono-białej, a w nocy światła zielonego po prawej stronie okrętu. Drugi statek wiosłowy winien na znak zrozumienia odpowiedzieć w ten sam sposób i wyprzedzać na prawo, podczas gdy statek wyprzedzany zbacza na lewo

b) Parowiec wyprzedza parowiec.

Parowiec znajdujący się na przodzie winien po otrzymaniu sygnału wyprzedzenia (długi gwizd) wywijać we dnie po prawej stronie okrętu chorągwią niebieską, a w nocy wystawić tam światło czerwone i jechać równocześnie na lewo, poczem parowiec będący w tyle odpowie na sygnał w ten sam sposób i wyprzedzi następnie na prawo.

c) Parowiec wyprzedza statek wiosłowy.

Jeżeli parowiec chce wyprzedzić statek wiosłowy w sposób odwrotny, winien oznajmić zamiar ten przez wydanie długiego gwizdu, nadto zaś we dnie przez wywijanie chorągwią niebieską, a w nocy przez wystawienie światła zielonego po prawej stronie okrętu.

Statek wiosłowy ma na znak zrozumienia wystawić we dnie chorągiew czerwono-białą, a w nocy światło zielone, poczem parowiec wyprzedza na prawo, podczas gdy statek wiosłowy (z wyjątkiem nieobciążonych czółen i statków sportowych, które mają wymijać na lewo) zatrzymuje swój kierunek jazdy.

§ 46.

Wyprzedzanie wśród warunków niekorzystnych.

Jeżeli statek zbliży się do drugiego statku na odległość około 200 metrów, a niema dość miejsca do wyprzedzenia, wówczas musi on w miarę możliwości trzymać się w tyle w tem oddaleniu tak długo, dopóki oba statki nie osiągną miejsca, nadającego się do wyprzedzenia.

a) Statek wiosłowy zbliża się do statku wiosłowego.

W razie zbliżenia się dwóch statków wiosłowych do siebie winien statek jadący na przodzie oznajmić niemożność wyprzedzenia przez odpowiednie wołanie, a nadto we dnie przez wywijanie chorągwią czerwono-białą, w nocy zaś światłem białym na przodzie okrętu.

b) Parowiec zbliża się do parowca.

Jeżeli parowiec zbliża się do drugiego parowca, winien kierownik parowca jadącego na przodzie oznajmić niemożność wyprzedzenia przez dwa długie gwizdy i dzwonienie w dzwon okrętowy, poczem parowiec jadący z tyłu ma pozostać w tyle tak długo, dopóki parowiec będący na przodzie nie oznajmi długim gwizdem, iż wyprzedzenie jest możliwym.

c) Parowiec zbliża się do statku wiosłowego.

Jeżeli parowiec dopędza statek wiosłowy, wówczas powinien kierownik parowca ocenić, czy wyprzedzenie może mieć miejsce czy nie.

Jeżeli statek wiosłowy lub parowiec znajdujący się w tyle nie może żadną miarą zmniejszyć swej chyżości tak znacznie, aby można było uniknąć wyprzedzenia, wówczas winien statek wiosłowy oznajmić to przez wielokrotne wołanie i dłuższe wywijanie chorągwią czerwono-białą we dnie, względnie białym światłem na przodzie okrętu w nocy, zaś parowiec przez kilka długich gwizdów. Wskutek tego musi statek znajdujący się na przodzie usunąć się jak najdalej na bok albo w razie potrzeby przybić nawet do brzegu, jeżeli warunki miejscowe zezwalają na to.

Jeżeli pociąg holowniczy jadący przeciw prądowi otrzyma od parowca płynącego w tyle bez dopręgu bezpośrednio przed wjechaniem na takie miejsce prądu, w którym wyprzedzenie jest niemożliwe, sygnał wyprzedzenia (długi gwizd), wówczas winien zatrzymać się przed cieśniną tak długo dopóki parowiec jadący wolno nie prześcignie go.

§ 47.

Wyprzedzanie statków holowanych przeciw prądowi.

Statki, holowane z brzegu, ustępują w kierunku ścieżki holowniczej, podczas gdy statek wyprzedzający zwraca się ku stronie przeciwnej.

Spotykanie się statków.

§ 48.

Prawidło ogólne.

Statki płynące w kierunku przeciwnym mogą przepływać obok siebie jedynie w razie dostatecznej szerokości drogi wodnej, przyczem statek płynący z prądem ma zawsze prawo zatrzymać dla siebie lepszą drogę wodną.

§ 49.

Wymijanie prawidłowe.

Z reguły powinny parowce wymijać się wzajemnie, i to oba na prawo. Jeżeli jednak parowiec spotka się z okrętem wiosłowym albo tratwą (wy-

jąwszy nieobciążone czółna i statki sportowe, które powinny wymijać na prawo), wówczas ma ustąpić się tylko parowiec, i to również na prawo.

§ 50.

Wymijanie odwrotne.

Jeżeli kierownik parowca płynącego przeciw prądowi uzna, iż przez wyminięcie na lewo pozostanie dla statku płynącego z prądem lepsza i bezpieczna droga wodna, wówczas należy przy zbliżaniu się okrętu płynącego z prądem zachować następujący proceder:

a) Parowiec spotyka się z parowcem.

Parowiec jadący przeciw prądowi ma we dnie wywijać po prawej stronie okrętu chorągwią niebieską, a w nocy wystawić tam światło czerwone i płynąć na lewo, poczem parowiec płynący z prądem odpowie na sygnał w ten sam sposób i zboczy na lewo.

b) Parowiec spotyka się ze statkiem wiosłowym.

Parowiec jadący przeciw prądowi winien oznajmić statkowi wiosłowemu płynącemu z prądem zamiar wyminięcia na lewo we dnie przez wywinięcie chorągwią niebieską, a w nocy przez wystawienie światła zielonego po prawej stronie okrętu i zboczyć na lewo.

Statek wiosłowy winien na znak zrozumienia wystawić we dnie chorągiew czerwono-białą, a w nocy światło zielone i zatrzymać swój kierunek jazdy (z wyjątkiem nieobciążonych czółen i statków sportowych, które mają wymijać również na lewo).

§ 51.

Wymijanie wśród warunków niekorzystnych.

W miejscach trudnych, na cieśninach i ostrych zakrętach rzeki winny statki płynące pod wodę, a zwłaszcza parowce bez doprzęgu zapewniać zawsze okrętom jadącym z wodą możliwie wygodny przejazd.

Przytem należy zwracać uwagę na następujące prawidła:

- a) Parowce jadące przeciw prądowi powinny w miarę możliwości płynąć yzdłuż wewnętrznego czyli mniejszego łuku rzeki, zaś statki płynące z wodą wzdłuż zewnętrznego czyli większego łuku.
- b) Parowce płynące z wodą powinny ograniczyć ruch maszyn już powyżej trudnego miejsca prądu lub krzywizny i oznajmić swe zbliżanie się przez jeden długi gwizd.

- c) Parowce płynące pod wodę powinny po spostrzeżeniu statku płynącego z wodą zatrzymać się z reguły już poniżej miejsca trudnego i oczekiwać przejazdu statku płynącego z wodą.
- d) Jeżeli jednak statek płynący pod wodę znajduje się już na trudnym miejscu rzeki, wówczas winien on po spostrzeżeniu statku płynącego z wodą wydać jeden długi gwizd, poczem parowiec płynący z wodą ma bezwarunkowo, a statek wiosłowy płynący z wodą w miarę możliwości oczekiwać przejazdu statku płynącego pod wodę przed trudnym miejscem rzeki.
- e) Gdyby oba statki wpłynęły już tak daleko na trudne miejsce rzeki, iż wzajemne ich wyminięcie się nie byłoby możliwe, wówczas musi statek płynący pod wodę cofnąć się i umożliwić przejazd statkowi płynącemu z wodą.
- f) Gdyby i to nie dało się już wykonać, co statek płynący pod wodę ma oznajmić przez dwa długie i przeciągłe gwizdy, a nadto przez dzwonienie dzwonem okrętowym, wówczas muszą statki spotykające się z sobą dążyć do uniknięcia według możliwości wzajemnych uszkodzeń przez usunięcie się na bok lub w inny sposób, zastosowany do środków, którymi rozporządza się.

§ 52.

Przejazd obok statków holowanych przeciw prądowi.

Jeżeli statek holowany z brzegu spotka się ze statkiem wolno płynącym, wówczas zbacza pierwszy z nich w kierunku ścieżki holowniczej, a drugi w kierunku rzeki.

Zarzucanie kotwicy lub umocowanie linami, ładowanie i odładowanie na drodze wodnej.

§ 53.

Zakaz zarzucania kotwicy lub umocowania linami.

Z wyjątkiem wypadków konieczności nie może żaden okręt, żadna tratwa i żaden budynek pływający zarzucać kotwicy ani przymocowywać się linami na drodze wodnej, na ostrych krzywiznach lub cieśninach, na torze przewozów, bezpośrednio przed lub poza słupami otworów mostowych i w bezpośrednim pobliżu pomostów, służących do lądowania okrętów.

Jeżeli jednak zajdzie wspomniany wyżej wypadek, wówczas mają mieć analogiczne zastosowanie zarządzenia paragrafów 76—79, niezależnie od innych przepisów, wydanych w niniejszym regulaminie policyjnym dla wypadków konieczności; sygnały, przewidziane w § 77, należy w takim razie umieścić po tej stronie statku lub budynku pływającego, obok której muszą przepływać statki kursujące.

§ 54.

Ładowanie i odładowanie.

Żaden statek nie może przedsięwziąć przeładowania na drodze wodnej w takich miejscach, gdzie to powodowałoby przeszkodę dla ruchu okrętowego.

Jeżeli odładowanie okaże się potrzebne dla przeprawy statku przez mieliznę, wówczas musi ono odbyć się w takim miejscu, w którym znajduje się jeszcze dość miejsca dla ruchu innych statków.

Jeżeli odładowanie okazuje się konieczne, aby uczynić spławnym statek, który osiadł na mieliznie, nie wolno odładowywać na mieliznie więcej, aniżeli potrzeba, aby okręt mógł znowu płynąć.

Zachowanie się statków w nocy, podczas mgły, śnieżycy i wiatru, tudzież w razie wysokiego stanu wody i kier lodowych.

§ 55.

Pojęcie pory nocnej.

W myśl niniejszego regulaminu policyjnego oznacza noc czas, zaczynający się w pół godziny po zachodzie słońca, a kończący się na pół godziny przed jego wschodem.

§ 56.

Jazdy nocne.

W porze nocnej wolno płynąć tylko wtedy, jeżeli kierownik statku widzi jeszcze wyraźnie oba brzegi rzeczne; parowce bez doprzęgu mogą jednak kursować także wtedy, gdy tylko jeden brzeg może być widziany.

§ 57.

Jazdy podczas mgły, zamieci śnieżnej i wiatru.

Wszystkie statki bez wyjątku powinny w czasie gęstej mgły albo silnej śnieżycy, a okręty wiosłowe i tratwy także przy gwałtownym wietrze zastanowić jazdę i przybić do brzegu, o ile to jest w ogóle możliwe; statki przymocowane do lądu nie powinny od niego odbijać.

§ 58.

Środki ostrożności i sygnały przy jazdach w porze nocnej, podczas mgły lub śnieżycy.

Przy jazdach nocnych albo przy kontynuowaniu jazdy podczas przejrzystej mgły lub śnieżycy ma na okrętach parowych utrzymywać zawsze straż majtek, ustawiony na przodzie okrętu. W tym ostatnim wypadku (jazda podczas przejrzystej mgły lub śnieżycy) należy nadto zmniejszyć siłę maszyny (§ 42., l. 9.), dzwonić dzwonem okrętowym w odstępach 1 do 2

minut, tudzież wydawać co pięć minut jeden długi gwizd. Jeżeli parowiec zastanawia jazdę z powodu mgły lub śnieżycy, jednak nie może przybić do lądu, wówczas powinny ustać gwizdy, a natomiast trwać dalej znaki, dawane dzwonem. Jeżeli okręty wiosłowe lub tratwy będą przed przybiciem do brzegu zaskoczone mgłą, śnieżycą itp., wówczas powinny awizować się w ciągu dalszej jazdy za pomocą wołania, sygnałów na trąbie lub wywijania płonącymi pochodniami.

§ 59.

Jazdy przy wysokim stanie wody.

Jeżeli stan wody dosięgnie następujących wysokości, a mianowicie: na wodowskazie w Lincu wysokości 2·3 metra, na wodowskazie w Stein wysokości 2·8 metra, a na wodowskazie mostu Arcyksięcia Rudolfa w Wiedniu w wysokości 2·5 metra ponad zero, wówczas nie wolno okrętom wiosłowym i tratwom jechać o własnej sile, a parowce powinny w razie potrzeby (§ 42., l. 10) zmniejszyć siłę maszyny.

§ 60.

Jazdy w czasie odpływu kier.

Z chwilą rozpoczęcia się niebezpiecznego odpływu kier powinien ustać wszelki ruch okrętów i tratw, wyjąwszy o ile ruch ten byłby niezbędnie potrzebny dla celów ochronnych lub ratunkowych.

Przejazd pod stałymi mostami rzecznyymi.

§ 61.

Prawidła jazdy.

Pod względem przejazdu pod poszczególnymi mostami obowiązują miejscowe prawidła jazdy, wydane przez polityczną władzę krajową; jeżeli jednak można użyć tylko jednego otworu mostowego do jazdy z wodą i pod wodę, wówczas powinien ten z dwóch okrętów, jadących w przeciwnych kierunkach, który płynie pod wodę, ustąpić zawsze okrętowi jadącemu z wodą pierwszeństwa w przejeździe.

§ 62.

Oznaczenie otworów mostowych, nadających się do przejazdu.

Otwory mostowe, które polityczna władza krajowa wyznaczyła jako główne otwory przejazdowe, należy stosownie do tego, czy przejazd jest dozwolony tylko w jednym kierunku czy też w obu kierunkach, oznaczyć po stronie źródeł albo ujścia rzeki, względnie po obu stronach, i to we dnie w linii środkowej zapomocą tablicy, podzielonej ukośnie na pole czerwone i białe, zaś w nocy zapo-

mocą światła czerwonego, umieszczonego w tem samym miejscu, a nadto przy każdym filarze zapo-
mocą jednego światła zielonego.

Ruch statków, holowanych pod wodę.

§ 63.

Zachowanie się przy przejeździe obok przedmiotów pływających i budowli brzeżnych.

Okrety holowane z brzegu (pociągi powrotne) mają prawo swobodnego przeciągania liny holowniczej ponad okrety, tratwy i budynki pływające, ustawione wzdłuż brzegu.

Kierownicy lub właściciele wspomnianych przedmiotów pływających są obowiązani używać wszelkiej możliwej pomocy, aby lina holownicza mogła być bez przeszkód założona i ciągnięta (§ 15.).

Nikt nie może przeszkadzać, aby personal statków holowanych pod wodę przytrzymywał się rękami względnie hakami okrętowymi za przedmioty pływające, umocowane na linach; personal powyższy jest jednak obowiązany oszczędzać przytem przedmioty te.

§ 64.

Przepływanie rzeki na poprzek.

Jeżeli przy przeprawianiu statków holowanych z jednego brzegu na drugi ukaże się na widowni ciężki statek jadący z wodą lub parowiec, nie wolno przeciągać liny holowniczej do okrętu głównego.

Ruch przewozowy.

§ 65.

Pozostawienie wolnej drogi do jazdy.

Ruch przewozowy (§ 1., ust. 3.) należy wykonywać w ten sposób, aby okrety lub tratwy nie były zatrzymywane ani nie doznawały przeszkód w swej jeździe.

Kierownik przewozu powinien zatem usunąć się z drogi z wszelkim możliwym pośpiechem, skoro spostrzeże okręt lub tratwę jadące z wodą albo skoro parowiec jadący pod wodę zbliży się do miejsca przewozu na odległość około 400 metrów i zażąda uwolnienia drogi, wydając jeden długi gwizd.

W porze nocnej, tudzież podczas dłuższej przerwy w utrzymywaniu przewozu należy obrać dla niego takie stanowisko, aby droga wodna pozostała wolną.

§ 66.

Pozostawienie wolnej drogi dla przewozu.

Na drodze, na której porusza się przewóz, nie mogą statki zatrzymywać się.

Jeżeli kilka pociągów holowniczych ma zamiar przejechać bezpośrednio po sobie w kierunku pod wodę przez miejsce, gdzie znajduje się przewóz, a na przewozie będzie dany znak przez wywijanie chorągwią czerwono-białą we dnie, a światłem białym w nocy, wówczas musi każdy drugi pociąg holowniczy zatrzymać się i przepuścić prom.

§ 67.

Liny wiszące i słupy do umocowania przy przewozach linowych.

Liny wiszące przy przewozach linowych muszą być utrzymywane w punkcie wierzchołkowym co najmniej na 14 metrów ponad tym miejscowym stanem wody, który odpowiada wysokiemu stanowi wody, podanemu w § 59. Słupy na brzegu musi się ustawić poza ścieżkami holowniczymi.

§ 68.

Czołno kotwiczne mostów pływających.

Czołno kotwiczne lub boję mostu pływającego należy ustawić tak, aby nie stanowiły w prądzie przeszkody dla żeglugi. Należy je pomalować na biało, a w nocy oznaczyć światłem zielonym. Ze względu na stosunki miejscowe może władza krajowa uwolnić od obowiązku oświetlenia albo przepisać zamiast niego inne oznaczenie czołna kotwicznego.

§ 69.

Urządzenie przystani.

Przystanie przy przewozach musi się zaopatrzyć schodami, jeżeli to jest potrzebne ze względu na jakość spadku brzegów.

Okrety pomostowe należy połączyć z brzegiem zapomocą bezpiecznych kładek.

§ 70.

Porządek ruchu, ceny jazdy, rozkład jazdy. Ograniczenie ruchu.

W każdym miejscu, gdzie wsiada się na przewóz, należy umieścić tablice i przybić na nich porządek ruchu, zatwierdzony przez władzę, wykaz cen jazdy, a jeżeli to jest możliwe, także plan odjazdów.

Ponadto należy zaznaczyć na brzegu tę wysokość stanu wody, przy której powinno się utrzymywać ruch ze zwiększoną załogą, a względnie zupełnie zastanowić jazdę.

Zachowanie się przy wypadkach nieszczęśliwych, sygnał, oznaczający niebezpieczeństwo, udzielanie pomocy.

§ 71.

Zastanowienie jazdy w razie wypadków nieszczęśliwych.

Jeżeli okręt lub tratwa doznają podczas jazdy niebezpiecznego uszkodzenia, wówczas powinny

przybić do brzegu jak najspieszniej i mogą kontynuować jazdę dopiero po skutecznieniu naprawy.

§ 72.

Opuszczenie statków, czynności ratunkowe.

Jeżeli zajdzie wypadek nieszczęśliwy, może załoga okrętu, względnie tratwy opuścić statek dopiero wtedy, gdy grozi życiu oczywiste niebezpieczeństwo.

Musi ona w pierwszym rzędzie starać się usilnie o usunięcie niebezpieczeństwa, grożącego statkowi albo podróżnym i ładunkowi, o ile są jeszcze widoki, iż da się to uczynić, w razie zaś gwałtownego niebezpieczeństwa powinna przedewszystkiem zwrócić uwagę na ratowanie zagrożonego życia ludzkiego, a dopiero później na zabezpieczenie ładunku.

§ 73.

Sygnał, wskazujący niebezpieczeństwo.

Jeżeli statek chce sygnalizować jakikolwiek rodzaj niebezpieczeństwa, wówczas ma to nastąpić we dnie przez wywijanie czerwoną chorągwią, a w nocy przez wywijanie zielonem światłem. Ponadto powinno się dawać wielokrotne dłuższe sygnały zapomocą rozporządzalnych akustycznych środków sygnałowych (świstawki parowej, dzwonu okrętowego, trąby itp.).

§ 74.

Udzielanie pomocy.

W przypadkach niebezpieczeństwa, koniecznej potrzeby i zdarzeń elementarnych powinny okręty i ich załoga, jak również personal tratw i budynków pływających używać pomocy w miarę swych sił, zwłaszcza jeżeli organ nadzoru rzecznoego wyda w tym względzie polecenie na życzenie żądającego pomocy.

§ 75.

Roszczenie o zwrot szkody.

O roszczeniach udzielającego pomocy z powodu zwrotu ewentualnych szkód lub kosztów, wynikłych dla niego wskutek użyczenia pomocy, rozstrzygać mają w razie sporu właściwe sądy.

Zatonięte lub osiadłe na mieliźnie statki i budynki pływające.

§ 76.

Usuwanie.

Jeżeli statek lub budynek pływający rozbija się lub zatoni, tudzież jeżeli zginie jakikolwiek przedmiot, należący do urządzenia okrętu lub jego ładunku, który mógłby stanowić przeszkodę dla

żeglugi, wówczas winien kierownik lub właściciel przedmiotu pływającego, o ile to jest dla niego możliwe, zarządzić zaraz na swój koszt jego wydobycie.

Jeżeli wydobycie nie da się w danych warunkach zaraz uskutecznić, należy mimo to wdrożyć niezwłocznie odnośne roboty i ukończyć je po doniesieniu o wypadku (§ 79.) w ciągu terminu, wyznaczonego przez władzę żeglarską pierwszej instancji. W razie zaniedbania tego obowiązku wykona państwo roboty odnośne na koszt właściciela przedmiotu, niezależnie od roszczeń o zwrot szkody, przysługujących temuż w danym razie przeciw osobom trzecim.

§ 77.

Oznaczenie.

Aż do zupełnego usunięcia takiej przeszkody w żegludze (§ 76.) należy oznaczyć ją we dnie chorągwią czerwoną, a w nocy światłem zielonem.

Jeżeli przedmiot znajduje się całkiem pod wodą, powinno się zaznaczyć odnośne miejsce zapomocą boji albo czółna z chorągwią lub światłem.

§ 78.

Posterunek ostrzegawczy (straż z chorągwią).

Jeżeli jakieś miejsce rzeki stanie się wskutek uwięźnięcia lub zatonięcia pewnego przedmiotu trudnem albo nawet niemożliwym do przebycia, wówczas należy ustawić nadto posterunek ostrzegawczy (straż z chorągwią) w odpowiedniemu miejscu brzegu, położonem mniej więcej o 2 kilometry wyżej, ile możliwości przy najbliższem miejscu nawracania, a jeżeli w obrębie odległości takiej znajduje się ujście spławnej rzeki pobocznej, także przy rzece tej w tem samym oddaleniu.

Posterunek ten winien zawiadamiać zbliżające się statki o wypadku wołaniem, a nadto we dnie przez wywijanie chorągwią czerwono-białą, w nocy zaś światłem białem.

Jeżeli przy uwięźnięciu lub zatonięciu pewnego przedmiotu zginą także wszystkie lub niektóre środki sygnałowe, należy sprawić je jak najprędzej na nowo, a aż do tego czasu starać się o jak największe bezpieczeństwo żeglugi przez samo ostrzeganie głosem.

Obowiązek donoszenia o przeszkodach w żegludze.

§ 79.

Jeżeli przeszkoda w żegludze nie może być zaraz usunięta przez osobę, obowiązana do tego według § 76., albo jeżeli statek lub budynek pływający wyrządził szkodę w zakładach budowli wodnych lub w urządzeniach brzegowych, wówczas ma kierownik lub właściciel (dzierzawca) donieść o tem najbliższemu organowi nadzoru rzecznoego; organ

ten prześle doniesienie powyższe (w razie potrzeby drogą telegraficzną lub telefoniczną) władzy żeglarskiej pierwszej instancji celem spowodowania dalszych zarządzeń (stwierdzenia stanu rzeczy, zarządzenia środków ostrożności, wskazanych ze względu na żeglugę, usunięcia przeszkody w żegludze, zawiadomienia Inspektoratu żeglugi śródlądowej itp.).

Ten sam obowiązek ciąży na wszystkich innych kierownikach okrętów i tratw, o ile spostrzegą jakąkolwiek przeszkodę żeglugi, która nie jest jeszcze oznaczona.

Utrzymanie drogi wodnej w czystości, jej zamykanie i oznaczanie.

§ 80.

Utrzymanie czystości.

Wrzucanie do rzeki nawozu, rumowiska, kamieni, żużli i wogóle wszelkich przedmiotów tonących jest zakazane, wyjąwszy miejsca, oznaczone przez władzę.

Pnie, drzewa, kotwice i inne podobne przedmioty, znajdujące się w łozysku rzeki i szkodliwe lub niebezpieczne dla żeglugi, wyciągnięte i usunięte na koszt państwa, o ile ich istnienie nie może być nikomu poczytane za winę.

§ 81.

Zamknięcie.

Jeżeli z jakiegokolwiek powodu okaże się potrzeba czasowego zamknięcia drogi wodnej na poszczególnych przestrzeniach rzeki, wówczas pod władza zamknięcie to do wiadomości publicznej.

§ 82.

Oznaczenie.

Na tych przestrzeniach rzeki, na których zachodzi potrzeba oznaczenia drogi, ma to być uskutecznione w sposób następujący:

Na prawo w kierunku prądu należy ustawić żerdki, zaopatrzone u góry mocno przylegającym chrustem, albo pływaki pomalowane na czarno;

na lewo należy ustawić drążki, na których górnym końcu jest przymocowany luźny chrust, albo zawiesić pływaki pomalowane na czerwono.

Przystanie, stacje okrętowe i ich używanie.

§ 83.

Oznaczenie położenia i wielkości przystani publicznych; przystanie prywatne.

Dokładne położenie, długość i podział (dla parowców, okrętów wiosłowych i tratw) przystani

publicznych ustali dla austriackiej przestrzeni Dunaju Namiestnictwo Arcyksięstwa Austrii poniżej, względnie powyżej Anizy, w danym razie w porozumieniu z krajową władzą skarbową, a zarazem poda je do wiadomości publicznej i oznaczy na miejscu w sposób odpowiedni.

Używanie brzegów na przystanie prywatne, tudzież ustawianie pomostów do lądowania wymaga zezwolenia namiestnictwa.

§ 84.

Urządzanie stacji okrętowych i ich utrzymanie w dobrym stanie.

Przy urządzeniu stacji okrętowych i ich utrzymaniu w dobrym stanie należy zwracać uwagę na bezpieczne i wolne od zarzutów odbywanie się ruchu, tudzież na wygodę podróżnych.

§ 85.

Używanie przystani.

Prawidłowe używanie przystani nie może doznawać żadnych utrudnień lub przeszkód ani wskutek ruchu statków ani ze strony sąsiadów miejscowych lub wybrzeżnych.

Jeżeli musi się zarządzić na pewien czas zupełne lub częściowe zamknięcie przystani publicznej, będzie to ogłoszone przez właściwe namiestnictwo.

Używanie przystani publicznych jest zresztą unormowane regulaminami krajowymi, które już obowiązują lub będą wydane w przyszłości.

§ 86.

Ustawianie i szeregowanie statków.

Wszystkie statki należy ustawiać w przystaniach tak, aby były jak najmniej narażone na uderzenia fal, nie przeszkadzały statkom przepływającym i nie tamowały innym statkom dostępu do przystani.

Miejsce do nawracania powinno być ile możliwości wolne.

Bez zezwolenia odnośnych organów nadzorczych nie może nigdy w przystaniach leżeć obok siebie więcej jak dwa statki w kierunku szerokości rzeki.

Tratwy należy przyczepiać w przystaniach w ten sposób, aby jedna tratwa zakrywała drugą najwyżej do połowy jej długości.

§ 87.

Przymocowywanie statków.

Wszystkie statki należy umocowywać w miejscach ich postoju w sposób zupełnie bezpieczny.

Pale i pierścienie do przyczepiania, znajdujące się w przystaniach, powinny być zawsze dostępne i nie mogą być ani zastawiane sprzętami okrętowymi itp., ani przez niewłaściwe manipulacje zbyt silnie wyzyskiwane i uszkodzane.

Samowolne wbijanie jakichkolwiek pali do przyczepiania oraz uszkodzanie budowli nadbrzeżnych przy przymocowywaniu statków, jak również przywiązywanie statków do przedmiotów, nieprzeznaczonych na ten cel np. do poręczy, filarów mostowych, pomostów do lądowania itp., jest zakazane.

Umieszczanie kotwic do lądowania na brzegach jest dozwolone tylko za zgodą organów nadzorczych, a przymocowywanie statków do drzew tylko w razie ostatecznej konieczności; posiadacz odnośnego statku odpowiada za wszelką szkodę przez to zrzadzoną.

§ 88.

Porządek kolejny lądowania, sygnalizowanie przybicia i odjazdu.

Z dwóch okrętów lub tratw płynących w tym samym kierunku, które chcą przybić do pewnej przystani, ma pierwszeństwo statek, znajdujący się bliżej przystani, a przy przeciwnych kierunkach jazdy zawsze statek jadący z wodą.

Parowce towarowe (holowniki), które chcą lądować, muszą oznajmić to na odpowiednią odległość od przystani przez dwa długie gwizdy.

Dla parowców osobowych obowiązują przy zbliżaniu się do stacyi następujące prawidła:

Na 5 minut przed przybiciem do pomostu dla lądowania mają one wydać jeden długi gwizd, a bezpośrednio potem dać znak dzwonem okrętowym.

Jeżeli postój parowca trwa dłużej aniżeli kwadrans, tudzież w stacyi wyjazdowej i kresowej należy na 15 minut i na 2 minuty przed odjazdem dać znak dzwonem.

Przy odjeździe należy bezpośrednio przed odjęciem kładki i odczepieniem lin wydać jeden długi gwizd.

Parowce, używane przy ruchu przewozowym, mają tylko bezpośrednio przed odczepieniem lin wydać jeden długi gwizd.

Publiczności wolno wchodzić na pomosty do lądowania dopiero wtedy, gdy parowiec jest już przymocowany do pomostu.

§ 89.

Układanie drzewa w miejscach, gdzie się je zrzuca lub składa.

W miejscach, gdzie zrzuca się lub składa drzewo, tudzież w miejscach, gdzie wiąże się tratwy,

musi się poukładać pnie w sposób fachowy tj. tak, aby publiczne używanie rzeki i ścieżki holowniczej nie doznawało przez to przeszkód ani uszczerbku i aby w razie niespodzianej powodzi można było zapobiedz porwanii drzewa przez przytrzymanie go lub w inny odpowiedni sposób i utrzymać je w porządku.

§ 90.

Lądowanie w takich miejscach brzegu, które nie są przeznaczone do lądowania.

W innych miejscach prócz przystani mogą lądować statki w celu lądowania lub wylądowania tylko w interesie budowli rzecznych lub na podstawie osobnego zezwolenia namiestnictwa, przyczem należy przestrzegać obowiązujących pod tym względem przepisów władzy (skarbowej). Gdyby jednak konieczność zmusiła szyprą do zabezpieczenia statku i ładunku w innym miejscu brzegu, wówczas winien on stosownie do artykułu XXV. aktu o żegludze na Dunaju donieść o swem położeniu przymusowem najbliższemu urzędnikowi podatkowemu lub najbliższej zwierzchności miejscowej; właściciel odnośnego statku jest nadto w myśl § 9. ustawy państwowej o prawie wodnem z dnia 30. maja 1869 (Dz. u. p. Nr. 93) obowiązany wynagrodzić właścicielowi brzegu w sposób odpowiedni ewentualne uszkodzenie jego gruntu.

Ścieżki holownicze.

§ 91.

Podział i szerokość ścieżek holowniczych.

Szerokość ścieżek holowniczych, które dzielią się na sztuczne, tj. założone na budowlach nadbrzeżnych lub urządzeniach dla ochrony brzegów, i naturalne, tj. prowadzące na brzegach nieubezpieczonych czyli obsuwających się, ustanawia się z pominięciem szczególnych wypadków wyjątkowych, na 6 metrów, licząc od kraju brzegu.

§ 92.

Konserwacja budowlana i utrzymywanie w porządku.

Konserwacja budowlana sztucznych ścieżek holowniczych należy do państwa.

Oczyszczanie ścieżek holowniczych z drzew, krzaków i zarośli wszelkiego rodzaju mają skuteczniać odnośni właściciele gruntu, o ile nie było dotychczas innego zwyczaju; w zamian za to należy do nich materiał uprzętnięty. W razie wzbraniania się skutecznii państwo uprzętnięcie to na koszt ociągających się właścicieli gruntu.

§ 93.

Używanie.

Wszelkie uszkodzanie lub zanieczyszczenie ścieżek holowniczych jest zakazane, a kierownicy okrętów odpowiadają za każdą szkodę, jaką personal lub zwierzęta pociągowe ich statków zrządzą na ścieżkach albo w ich bliskości (§ 24.).

Jeżdżenie po poszczególnych przestrzeniach ścieżek holowniczych jest dozwolone z zastrzeżeniem odwołania tylko za osobnem zezwoleniem politycznej władzy krajowej; prawidłowe używanie ścieżek holowniczych nie może jednak doznawać przez to żadnego uszczerbku.

Wznoszenie budowli lądowych w pobliżu rzeki.

§ 94.

Przy wznoszeniu budowli lądowych w pobliżu rzeki należy zwracać uwagę na przepisy ordynacji budowlanych i ustaw o prawie wodnem, a także na to, aby ruch holowniczy, przeładowywanie towarów i manewrowanie okrętów lub tratw nie doznawało pod żadnym względem przeszkód lub utrudnień.

Oszczędzanie i konserwacja zakładów budowlanych wodnych lub wybrzeżnych i urządzeń pomocniczych dla żeglugi.

§ 95.

Przepis ogólny.

Wszelkie działania, które mogłyby spowodować uszkodzenie istniejących zakładów budowlanych wodnych lub wybrzeżnych albo wskutek których funkcyonowanie założonych budowli wodnych mogłoby doznać udaremnienia lub upośledzenia, są zakazane.

§ 96.

Kopanie szutru, mułu, ziemi i piasku, zbieranie kamieni, wydobywanie lodu i roślin.

Wydobywanie z koryta Dunaju roślin, mułu, ziemi, piasku, szutru, kamieni i lodu jest dopuszczalne tylko za zezwoleniem naniestnictwa.

§ 97.

Konserwacja brzegów rzeki.

Właściciele albo sąsiedzi gruntów, leżących nad brzegami rzeki, muszą na zarządzenie organów nadzoru rzecznoego usuwać zarośla na kraju brzegów; wyjąwszy osobne zezwolenie władzy politycznej, mogą je jednak usuwać tylko aż do powierzchni ziemi, względnie aż do powierzchni budowli nadbrzeżnych.

Przy brzegach obrywających się mają wspomniani właściciele lub sąsiedzi obowiązek wykopywania drzew i pni, które mogłyby wpaść do łożyska rzeki, i usuwania ich w taki sposób, aby nie powstało przez to zanieczyszczenie rzeki

§ 98.

Oszczędzanie urządzeń pomocniczych dla żeglugi.

Wszelkie uszkodzanie urządzeń i przedmiotów, służących dla celów żeglugi, jako to pomostów do lądowania, pali do przyczepiania, zapór, wodowskazów itp. oraz wszelkie upośledzanie ich prawidłowego użycia jest zakazane.

Znaków żeglarskich i ostrzegawczych, położonych lub wystawionych w rzece dla oznaczenia drogi wodnej, mielizn lub innych miejsc niebezpiecznych, nie wolno uszkodzać ani przestawiać lub usuwać. Jeżeli to jednak zdarzyło się, winien kierownik okrętu lub tratwy, a zwłaszcza ten, którego statek był powodem uszkodzenia, przestawienia lub usunięcia, donieść o tem natychmiast najkrótszą drogą najbliższemu organowi nadzoru rzecznoego.

Statki motorowe.

§ 99.

O ile dla statków, poruszanych motorami ropowymi, naftowymi, benzynowymi, elektrycznymi i innymi w tym rodzaju, nie istnieją przepisy odmienne, mają mieć do nich analogiczne zastosowanie przepisy niniejszego rozporządzenia, obowiązujące dla parowców, z tem jednak ograniczeniem, iż zamiast świstawek parowych wchodzą w zastosowanie daleko słyszalne środki sygnałowe, charakterystyczne dla wspomnianych statków (trąby, gwizdanki).

Szczegółowe przepisy dla poszczególnych przestrzeni rzeki, ramion bocznych, przystani i miejsc do lądowania.

§ 100.

Osobne przepisy, które prócz ogólnych postanowień, wydanych niniejszem rozporządzeniem, mają obowiązywać dla poszczególnych przestrzeni rzeki, ramion bocznych, przystani i miejsc do lądowania w celu uregulowania ruchu okrętowego, z powodu ćwiczeń c. i k. oddziału pionierów i c. i k. pułku kolejowego i telegraficznego, wyda właściciwa polityczna władza krajowa.

Wykonywanie i nadzorowanie przepisów policyi rzecznej.

§ 101.

Wykonywanie i nadzorowanie niniejszego regulaminu policyjnego jest przekazane politycznym

władzom powiatowym jako władzom żeglarskim pierwszej instancji w obrębie przydzielonego im okręgu żeglugi. Władze powyższe mają przytem korzystać z współdziałania organów nadzoru rzeczno-żandarmeryi, straży skarbowej i przelożonych gmin nadbrzeżnych.

Zarządzenia i decyzje, które nie są wyraźnie zastrzeżone władzy krajowej, należą w pierwszej instancji do politycznych władz powiatowych. w drugiej instancji do namiestnictw, a w ostatniej instancji do Ministerstwa handlu, które stosownie do danego stanu rzeczy porozumie się z innymi interesowanymi Ministerstwami.

O ile jednak chodzi o zakłady wodne, rozstrzygają pod względem właściwości władz do nadzorowania zakładów takich i do wydawania potrzebnych w tym względzie zarządzeń dla Austrii dolnej postanowienia ustaw krajowych z dnia 28. sierpnia 1870, Dz. u. i r. kr. Nr. 56, i z dnia 22. lipca 1899, Dz. u. i r. kr. Nr. 36, a dla Austrii górnej postanowienia ustawy krajowej z dnia 28. sierpnia 1870, Dz. u. i r. kr. Nr. 32.

§ 102.

Organa, powołane do współdziałania, mają bezzwłocznie donosić właściwej władzy politycznej pierwszej instancji o dostrzeżonych przekroczeniach niniejszego regulaminu żeglugi i policji rzecznej i zarządzać zaraz w wykonaniu swej służby środki, wskazane danymi okolicznościami.

§ 103.

Obok wspomnianych władz żeglarskich drugiej i pierwszej instancji albo na ich wezwanie sprawuje także c. k. Inspektorat żeglugi śródziemnej nadzór nad całym ruchem okrętowym i flisackim na austriackiej przestrzeni Dunaju i nad znajdującymi się na niej budynkami pływającymi stosownie do swej

instrukcyi służbowej, zatwierdzonej przez c. k. Ministerstwo handlu.

Organa Inspektoratu żeglugi śródziemnej mają prawo kontrolowania po poprzednim wylegitymowaniu się każdego okrętu, tratwy lub budynku pływającego, ile możliwości bez tamowania ruchu. wyjąwszy wypadki, gdy zwłoka grozi niebezpieczeństwem, tudzież prawo jechania na każdym statku.

Właściciel (dzierżawca) przedmiotu pływającego i jego funkcyonaryusze mają obowiązek użyczenia organom Inspektoratu żeglugi śródziemnej wszelkiego żadanego poparcia przy wykonywaniu ich służby i udzielania im potrzebnych wyjaśnień.

Postanowienia karne.

§ 104.

Przekroczenia niniejszego regulaminu policyjnego, które nie podpadają pod inne ustawowe postanowienia karne, będą karane stosownie do rozporządzenia ministeryalnego z dnia 30. września 1857, Dz. u. p. Nr. 198, grzywną aż do 200 koron lub aresztem aż do 14 dni.

Postanowienia końcowe.

§ 105.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1. stycznia 1911.

Z tą samą chwilą uchyla się rozporządzenie ministeryalne z dnia 31. sierpnia 1874, Dz. u. p. Nr. 122, wraz z wydanymi później zmianami i uzupełnieniami.

Haerdtl wlr.

Ritt wlr.

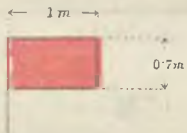
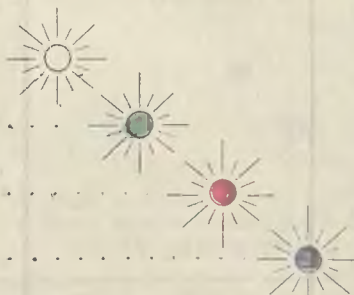
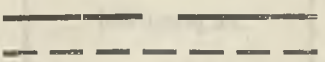
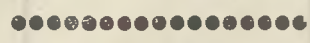

Weiskirchner wlr.

Pop wlr.


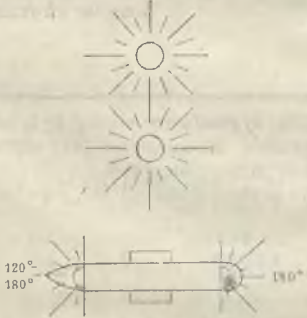
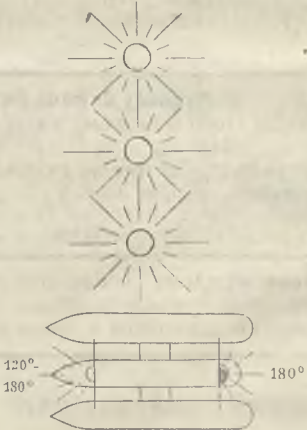

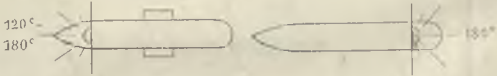
Dodatek.










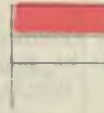

Zestawienie sygnałów.


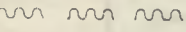







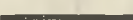
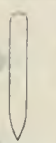
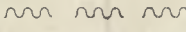

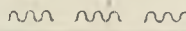






1. Opisanie i oznaczenie sygnałów.








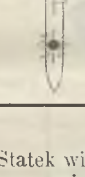


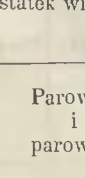


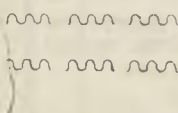


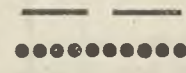
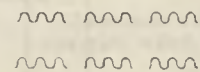


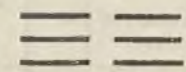
| Paragraf | Opisanie | Oznaczenie |
|----------|--|--|
| 26 | Rozmiar chorągwi sygnałowych |  |
| 27 | <p>Światła sygnałowe muszą być, o ile nie wydano osobnych postanowień, wyraźnie dostrzegalne przy czystym powietrzu ze wszystkich stron i na następujące odległości.</p> <p>Światło białe na 1 km, jego oznaczenie:</p> <p>„ zielone „ 1 „ „ „</p> <p>„ czerwone „ 1 „ „ „</p> <p>„ niebieskie „ 0.5 „ „ „</p> |  |
| 28 | <p>Sygnały dawane świstawką parową (gwizdy).</p> <p>Gwizd krótki trwa mniej więcej 1 do 2 sekund.</p> <p> długi „ „ 5 „ 6 „</p> <p>Przerwa między dwoma gwizdami trwa około 1 sekundy.</p> <p>Oznaczenie gwizdów długich</p> <p>„ „ „ krótkich</p> |  |
| 29 | <p>Dzwony okrętowe muszą być słyszalne przy spokojnem powietrzu na odległość o promieniu 500 m.</p> <p>Oznaczenie dzwonienia w dzwon okrętowy</p> |  |
| | <p>Oznaczenie wystawienia chorągwi</p> <p>„ „ „ światła</p> <p>„ „ „ wywijania chorągwią</p> <p>„ „ „ światłem</p> <p>„ „ „ wołania</p> <p>„ „ „ sygnału trąbą</p> <p>„ „ „ wywijania pochodnią</p> |  |









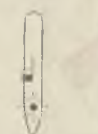





2. Użycie sygnałów.





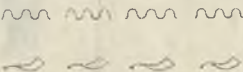






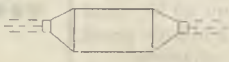




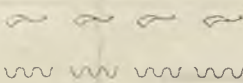
| Paragraf | Użycie sygnałów | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | |
|----------|---|---|-------------------|---|
| | | | we dnie | w nocy |
| | Baczność |  | | |
| 31 | Parowce w czasie jazdy na przestrzeni | | | <p>Światła na przodzie okrętu, maszcie lub kominie: przy wolnej jeździe:</p>  <p>przy holowaniu:</p>   <p>Tarczę taką, ustawioną prostopadle do podłużnej osi okrętu, winny parowce, które posiadają ster z tyłu i z przodu okrętu i jadą z wodą, mieć na tyle okrętu, jeżeli jadą zwrócone tyłem ku przodowi.</p>  |



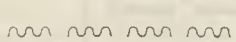




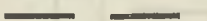
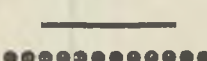



| Paragraf | Użycie sygnałów | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | |
|-----------------|---|-------------------|---|---|
| | | | we dnie | w nocy |
| 32 | Parowce, służące do przewozu | | |  |
| 33 | Okręty wiosłowe i tratwy w czasie jazdy Statki przy mostach ruchomych i promach linowych | | |  |
| 34 | Statki i budowle pływające, które stoją na kotwicy lub są przymocowane linami poza wodą splawną (z wyjątkiem niezaladowanych okrętów wiosłowych i tratw) | | | <p>Pojedynczo:</p>  <p>W grupach:</p>  <p>należy je wystawić po tej stronie statku, która w kierunku pod wodę leży najbliższej wody splawnej.</p> |
| 35 | Statki, załadowane środkami rozsadzającymi lub materiami zapalnymi | w czasie jazdy |  | Zobacz § 35., ustęp 1. |
| | | w czasie postoju |  |  <p>na brzegu</p> |
| 42 ₂ | Wszystkie statki stojące spokojnie, które wymagają wzmożonej ostrożności ze strony przejeżdżających parowców | |  |  <p>należy wystawić na samym statku lub na zakrywającym go brzegu.</p> |
| 42 ₇ | Budowle rzeczne, będące w robocie | |  |  |

| Paragraf | Użycie sygnałów | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | | | |
|---|-------------------------|---|--|---|--|--|
| | | | we dnie | w nocy | | |
| Sygnały co do wymijania przy wyprzedzaniu się statków. | | | | | | |
| 44 | Wyprzedzanie prawidłowe |  | Statek wiosłowy jadący w tyle zamierza wysunąć się naprzód |  | | |
| | |  | Statek wiosłowy jadący na przodzie na znak zrozumienia |  | | |
| | |  | Parowiec jadący w tyle zamierza wysunąć się naprzód |  | | |
| | |  | Parowiec jadący na przodzie na znak zgody |  | | |
| | |  | Parowiec jadący w tyle zamierza wysunąć się naprzód |  | | |
| | |  | Statek wiosłowy jadący na przodzie na znak zrozumienia |  | | |
| 45 | Wyprzedzanie odwrotne |  | Statek wiosłowy jadący w tyle zamierza wysunąć się naprzód |  | | |
| | |  | Statek wiosłowy jadący na przodzie na znak, iż lepiej wymijać na prawo | |  Prawa strona okrętu |  Prawa strona okrętu |
| | |  | Statek wiosłowy jadący w tyle na znak zrozumienia | |  Prawa strona okrętu |  Prawa strona okrętu |

| Paragraf | Użycie sygnałów | | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | | | |
|----------|--|---|---|---|--|---|--|
| | | | | we dnie | w nocy | | |
| 45 | Wyprzedzanie odwrotne |  Parowiec i parowiec | Parowiec jadący w tyle zamierza wysunąć się naprzód | — | | | |
| | |  Parowiec i parowiec | Parowiec jadący na przodzie na znak, że lepiej wymijać na prawo | | |  |  |
| | |  Parowiec i parowiec | Parowiec jadący w tyle na znak zrozumienia | | |  |  |
| | |  Parowiec i statek wiosłowy | Parowiec jadący w tyle zamierza wyprzedzić na prawo | — | |  |  |
| | |  Parowiec i statek wiosłowy | Statek wiosłowy jadący na przodzie na znak zrozumienia | | |  |  |
| 46 | Wyprzedzanie wśród warunków niekorzystnych | Statek wiosłowy i statek wiosłowy | Statek wiosłowy jadący na przodzie na znak, że wyprzedzenie jest niemożliwe |  |  |  | |
| | | Parowiec i parowiec | Parowiec jadący na przodzie na znak, że wyprzedzenie jest niemożliwe |  | | | |
| | | Parowiec i statek wiosłowy | Czy wyprzedzenie jest możliwe czy nie, rozstrzyga parowiec jadący w tyle | — (daje się tylko wtedy, gdy istnieje zamiar wyprzedzenia) | | | |
| | | Statek wiosłowy jadący w tyle | na znak, że pozostanie w tyle jest niemożliwe |  |  |  | |
| | | Parowice jadący w tyle | |  | | | |

| Paragraf | Użycie sygnałów | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | | |
|---|---|--|--|--|---|
| | | | we dnie | w nocy | |
| Sygnały co do wymijania przy spotykaniu się statków. | | | | | |
| 49 | Wymijanie prawidłowe | Parowiec i parowiec |  | | |
| | | Parowiec i statek wiosłowy |  | | |
| 50 | Wymijanie odwrotne |  Parowiec i parowiec | Parowiec jadący pod wodę na znak, że lepiej wymijać na lewo |  |  |
| | |  Parowiec i parowiec | Parowiec jadący z wodą na znak zrozumienia |  |  |
| | |  Parowiec i statek wiosłowy | Parowiec jadący pod wodę zamierza wymijać na lewo |  |  |
| | |  Parowiec i statek wiosłowy | Statek wiosłowy jadący z wodą na znak zrozumienia |  |  |
| 51 | Wymijanie wśród warunków niekorzystnych | Parowiec jadący z wodą powyżej trudnego miejsca rzeki lub skrętu | — | | |
| | | Parowiec jadący pod wodę w trudnym miejscu rzeki w razie spostrzeżenia statku jadącego z wodą | — | | |
| | | Parowiec jadący pod wodę na znak, że nie może usunąć się ani cofnąć | — — ●●●●●●●● | | |

| Paragraf | Użycie sygnałów | | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | |
|--|--|---|---|--|---|
| | | | | wiecznie | w nocy |
| 53 | Statki i budynki pływające, które stoją na kotwicy na drodze wodnej | | |  |  |
| po tej stronie, koło której statki kursujące muszą przepływać. Ewentualnie także straż z chorągwią według § 78. | | | | | |
| 58 | Podczas mgły lub śnieżyicy | Parowce | <p>w czasie jazdy</p> <p>1—2' 1—2'</p>  | | |
| | | | <p>w czasie postoju bez przybijania do lądu</p> <p>1—2' 1—2'</p>  | | |
| | | Okrety wiosłowe i tratwy w czasie jazdy, zaskoczony mgłą lub śnieżyką |  | |  |
| 62 | Oznaczenie pól przejazdowych popod mostami | | |  |  |
| 65 | Parowce jadące pod wodę na 400 m przed przewozem | |  | | |
| 66 | Przewóz żąda od drugiego pociągu holowniczego jadącego pod wodę uwolnienia drogi | | |  |  |
| 68 | Czołmo na kotwicy lub boja mostów pływających | | |  |  |
| 73 | Sygnał w razie niebezpieczeństwa | Parowce |  |  |  |
| | | Okrety wiosłowe i tratwy |  | | |

| Paragraf | Użycie sygnałów | Sygnały słyszalne | Sygnały widzialne | |
|--|--|---|---|---|
| | | | we dnie | w nocy |
| 77 | Statki i budynki pływające, które osiadły na mieliźnie Przeszkody w żegludze. Boje lub czółna, wskazujące położenie zatoniętych statków i budynków pływających albo przeszkód w żegludze | |  |  |
| Ewentualnie ponadto straż z chorągwią według § 78. | | | | |
| 78 | Straż z chorągwią (posterunek ostrzegawczy) |  |  |  |
| 82 | Oznaczenie drogi wodnej | |  | |
| | | na prawo w kierunku prądu | | |
| | | na lewo w kierunku prądu |  | |
| | Sygnały parowców towarowych (holowników) przed lądowaniem |  | | |
| 88 | | Parowiec na 5 minut przed przybiciem |  | |
| | | Parowiec w razie dłuższego postoju na 15 minut i na 2 minuty przed odjazdem |  | |
| | | Parowiec bezpośrednio przed zdjęciem kładki i odcepieniem lin |  | |
| | | Parowiec przewozowy bezpośrednio przed odcepieniem lin |  | |

202.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu
z dnia 6. listopada 1910,**

dotyczące utworzenia nowego okręgu szacunkowego celem rozkładu podatku osobisto-dochodowego dla obszaru nowo utworzonego starostwa w Oświęcimiu w Galicyi.

Dla obszaru nowo utworzonego starostwa w Oświęcimiu w Galicyi (obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 31. maja 1910,

Dz. u. p. Nr. 110) ustanawia się na podstawie §§ 177. i 179. ustawy z dnia 25. października 1896. Dz. u. p. Nr. 220, począwszy od dnia 1. stycznia 1911, komisję szacunkową dla rozkładu podatku osobisto-dochodowego, złożoną z 6 członków.

W ślad za tem należy uzupełnić spis okręgów szacunkowych dla podatku osobisto-dochodowego, ogłoszony obwieszczeniem Ministerstwa skarbu z dnia 4. października 1897, Dz. u. p. Nr. 233, w sposób następujący:

(Strona 1355. XCII. części Dziennika ustaw państwa, wydanej dnia 9. października 1897.)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--------------|----------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------|
| Numer okręgu | Okrąg szacunkowy | Komisya | | Siedziba komisji | Liczba członków komisji |
| | | miejscowa | powiatowa | | |
| 58 a | Powiat polityczny Oświęcim | | 1 | Starostwo Oświęcim | 6 |

Biliński wlr.

203.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu
z dnia 7. listopada 1910,**

dotyczące wydzielenia powiatu sądowego (podatkowego) Mautern z okręgu urzędowego Dyrekcyi okręgu skarbowego w St. Pölten i przydzielenia go

do okręgu urzędowego Dyrekcyi okręgu skarbowego w Stein nad Dunajem.

Powiat sądowy (podatkowy) Mautern wydziela się, począwszy od dnia 1. stycznia 1911, z okręgu urzędowego Dyrekcyi okręgu skarbowego w St. Pölten i przydziela go do okręgu urzędowego Dyrekcyi okręgu skarbowego w Stein nad Dunajem.

Biliński wlr.

