

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 22. czerwca 1915.

Treść: (Nr 163.—165.) 163. Rozporządzenie, dotyczące żeglugi na jeziorze Bodeńskim. — 164. Rozporządzenie, dotyczące uzyskania patentu szyperskiego dla prowadzenia statków na jeziorze Bodeńskim. — 165. Rozporządzenie o sporządzaniu planów dzielenia przez miejski urząd budowniczy w Lincu.

## 163.

### Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i kolei żelaznych z dnia 12. czerwca 1915,

dotyczące żeglugi na jeziorze Bodeńskim.

W celu wykonania umów, zawartych przez rząd państw, leżących nad brzegami jeziora Bodeńskiego, zarządza się co następuje:

#### I.

W miejsce § 18., rozdział I D, rozporządzenia Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i kolei żelaznych z dnia 27. grudnia 1909, Dz. u. p. Nr. 213, dotyczącego żeglugi na jeziorze Bodeńskim, wchodzi następujące postanowienia:

#### § 18.

Postanowienia, wydane w artykule 6. Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora Bodeńskiego z dnia 22. września 1867, dla rewizji okrętów, mają zastosowanie także do okrętów motorowych i do łodzi motorowych, służących do zawodowego przewozu osób.

Okręty motorowe i łodzie motorowe, służące do zawodowego przewozu osób, podlegają co-rocennie rewizji.

#### § 19.

Przepisy, wydane w artykule 10. międzynarodowego Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora Bodeńskiego z dnia 22. września 1867, o uprawnieniu do żeglugi na jeziorze Bodeńskim, obowiązują także co do okrętów i łodzi motorowych.

Wyjęci od obowiązku uzyskania patentu szyperskiego są prowadzący małe łodzie żaglowe, służące tylko do żeglugi między leżącymi blisko siebie miejscami nadbrzeżnymi, lub do żeglugi spacerowej.

Można nadto dopuścić wyjątków dla prowadzących łodzie motorowe lub żaglowe, które zatrzymują się na jeziorze Bodeńskim tylko chwilowo dla przedsięwzięć sportowych.

Patent szyperski (załącznik IV.) na prowadzenie parowca, okrętu motorowego lub łodzi motorowej można wydać tylko wówczas, gdy dostarczono dowodu długotrwałego zatrudnienia na takich statkach i uzdolnienia do ich prowadzenia.

#### II.

W załączniku IV., wymienionego pod I., rozporządzenia ministeryalnego z dnia 27. grudnia 1909, Dz. u. p. Nr. 213, skreśla się słowa „służąca do zawodowego przewożenia osób“.

#### III.

Rozporządzenie to wchodzi w życie w dniu 1. lipca 1915.

Heinold wlr.

Forster wlr.

Schuster wlr.

**164.****Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych, kolei żelaznych i robót publicznych z dnia 12. czerwca 1915,**

**dotyczące uzyskania patentu szyperskiego dla prowadzenia statków na jeziorze Bodeńskim.**

**§ 1.**

Każdy, kto prowadzi okręt parowy lub motorowy, łódź motorową, okręt żaglowy lub łódź żaglową, musi się zaopatrzyć w przepisany patent szyperski.

Wyjęci są od tego prowadzący małe łodzie żaglowe, służące tylko do żeglugi między blisko siebie leżącymi miejscami nadbrzeżnymi lub dla celów spacerowych. Nadto Ministerstwo handlu może dopuścić wyjątki od obowiązku uzyskania patentu szyperskiego dla prowadzących łodzie motorowe lub żaglowe, które zatrzymują się na jeziorze Bodeńskim tylko chwilowo dla przedsięwzięć sportowych.

W razie zwolnienia od obowiązku uzyskania patentu szyperskiego wystawia się poświadczenie.

**§ 2.**

Ubiegający się o patent szyperski winien wnieść do Starostwa w Bregencyi podanie, zaopatrzone w odpowiednie dokumenty, w drodze pisemnej.

**§ 3.**

Podania o udzielenie patentu szyperskiego winny zawierać następujące dowody:

1. obywatelstwa państwowego,
2. zwykłego miejsca zamieszkania,
3. pełnoletności,
4. nienagannego życia,
5. normalnego, stwierdzonego przez świadectwo lekarza urzędowego lub przez protokół ostatniego badania ze strony zarządu żeglugi parowej słuchu i wzroku, oraz zdolności rozróżniania barw,

6. trzyletniego zajęcia przy praktycznej obsłudze okrętów na wodach śródlądowych (nie licząc ewentualnej służby w charakterze chłopca okrętowego), z czego przynajmniej jeden rok musi być spędzony na okrętach, żeglujących na jeziorze Bodeńskim i to tego samego rodzaju, co okręt, dla prowadzenia którego ma być uzyskane uprawnienie przez osiągnięcie patentu.

Ubiegający się o patent szyperski na prowadzenie okrętów parowych i motorowych lub łodzi motorowych, służących do zawodowego przewozu osób, mają nadto wykazać, że podczas wspomnianego wyżej roku żeglowali bądź jako prowadzący okręt, bądź jako sternicy pod dozorem i kierownictwem kapitana, względnie sternika. Prowadzący okręt, pod którego kierownictwem ubiegający się o patent służył ostatni raz, winien w tych wypadkach stwierdzić wyraźnie w świadectwie zatrudnienia, że kandydat okazał praktycznie uzdolnienie, potrzebne do prowadzenia odpowiedniego rodzaju statku.

Ubiegający się o patent szyperski na prowadzenie parowców na jeziorze Bodeńskim mają w końcu przedłożyć dowód, że odbyli studia z dobrym wynikiem w jednej z szkół nautycznych lub przynajmniej w niższej szkole realnej, lub że zdobyli sobie w inny sposób wiadomości, odpowiadające temu stopniowi wykształcenia.

**§ 4.**

Gdy przedłożono wszystkie powyższe dowody, należy przypuścić ubiegającego się do egzaminu.

Odnośna komisja egzaminacyjna z siedzibą w Bregencyi, ma się składać:

Ze starosty lub jego zastępcy jako przewodniczącego, inspektora żeglugi w Bregencyi lub jego zastępcy i przynajmniej z jednego ustanowionego przez starostwo w Bregencyi kierownika okrętów tego rodzaju, na których prowadzenie ma być uzyskany patent.

**§ 5.**

W ogólności należy ułożyć egzamin stosownie do tego rodzaju statków, na prowadzenie których ma być patent uzyskany. Winien on dotyczyć nie tyle teoretycznych wiadomości, ile raczej praktycznej znajomości żeglugi na jeziorze Bodeńskim i na zdolność rozpoznawania sygnałów optycznych i akustycznych.

**§ 6.**

W szczególności obowiązują następujące przepisy:

I. Przedmiotami egzaminu na uzyskanie patentu szyperskiego na prowadzenie okrętów parowych są:

- a) międzynarodowy Porządek żeglarski i portowy dla jeziora Bodeńskiego;
- b) przepisy portowe i co do tam dla przystani i miejsc lądowania na jeziorze Bodeńskim;



- c) przepisy co do postępowania przy jazdach według rozkładu, spotkaniach i wymijaniach parowców i innych statków, jak również znajomość i umiejętność rozeznania się w graficznych planach jazdy parowców na jeziorze Bodeńskim;
- d) jazda przy pomocy kompasu, zachowanie się w czasie jazdy we mgle, w nocy i w czasie burzy, dokładna znajomość wód, objętych żegluga, oraz zachowanie się w razie wypadków wszelkiego rodzaju (człowiek w wodzie, niebezpieczeństwo ze strony ognia lub wody, przedziurawienie, zderzenia itd.);
- e) postępowanie przy oznaczaniu kursu i jazdy, jak również prowadzenie i używanie rozkładów jazdy dla sterników.

II. Egzamin celem uzyskania patentu na prowadzenie okrętu motorowego lub łodzi motorowej, służącej do zawodowego przewozu osób, ma się rozciągać na przedmioty, oznaczone pod I a), b), c) i d).

Prócz tego mają ubiegający się wykazać przy egzaminie przez próbną jazdę, że posiadają należyta biegłość w prowadzeniu odnośnego statku i w tym stopniu są obznajomieni z obsługą i dozowaniem motoru, by w razie potrzeby mógł objąć jego obsługę aż do osiągnięcia najbliższego portu.

III. Przy egzaminie dla osiągnięcia patentu na prowadzenie prywatnych łodzi motorowych, okrętów i łodzi żaglowych, pozostawia się komisji wybór przedmiotów egzaminu.

### § 7.

Po dobrze zdanym egzaminie wystawia kandydatowi Starostwo w Bregencyi na wniosek komisji egzaminacyjnej patent szyperski według należycie wypchnionego wzoru, dołączonego do rozporządzenia ministerialnego z dnia 27. grudnia 1909, Dz. u. p. Nr. 213, dotyczącego żeglugi na jeziorze Bodeńskim.

Ten patent szyperski uprawnia tylko do prowadzenia okrętu, nie zaś do obsługi i dozowania motoru.

Wykonywanie służby prowadzenia okrętu i dozowania motoru przez jedną i tę samą osobę jest na okrętach i łodziach motorowych tylko wówczas dopuszczalne, gdy osoba ta posiada wymagane uzdolnienie dla obydwu funkcji i siła motoru nie przekracza efektywnych sił 15 koni parowych.

Zastrzega się Ministerstwu handlu w porozumieniu z Ministerstwem robót publicznych wyjątkowe zezwolenie na jednoczesne pełnienie funkcji prowadzącego okręt i dozorecy motoru także przy używaniu silniejszych motorów.

### § 8.

Zastrzega się Ministerstwu handlu zezwolenie w wypadkach, szczególnie godnych uwzględnienia na wyjątki od wymagań, przepisanych w § 3., i udzielanie wogóle lub częściowo dyspens od przewidzianych tem rozporządzeniem egzaminów.

### § 9.

Patentu szyperskiego wolno używać tylko tej osobie, dla której został wystawiony.

### § 10.

Pozatem obowiązują co do przemysłu prowadzenia okrętów na jeziorze Bodeńskim odnośne postanowienia ustawy przemysłowej, co do prowadzenia okrętów parowych postanowienia rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 4. stycznia 1855, Dz. u. p. Nr. 9.

### § 11.

Bezpośrednie zastosowywanie tego rozporządzenia porucza się starostwu w Bregencyi.

### § 12.

Rozporządzenie to wchodzi w życie w dniu 1. lipca 1915. Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i kolei żelaznych z dnia 16. grudnia 1901, Dz. u. p. Nr. 215.

Heinold wlr.

Forster wlr.

Trnka wlr.

Schuster wlr.

## 165.

### Rozporządzenie Ministra sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem robót publicznych z dnia 15. czerwca 1915

o sporządzaniu planów dzielenia przez miejski urząd budowniczy w Lincu.

Na zasadzie artykułu I., § 1., ustęp 2., rozporządzenia cesarskiego z dnia 1. czerwca 1914, Dz. u. p. Nr. 116, zarządza się:

Sporządzone dla celów własnego zakresu służbowego plany sytuacyjne urzędu miejskiego w Lincu, uznaje się aż do dalszego zarządzenia za odpowiednie, aby służyły za podstawę hipotecznych podziałów parcel.

Hochenburger wlr.

Trnka wlr.

