

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część L. — Wydana i rozesłana dnia 20. maja 1897.

Treść: *M* 122. Rozporządzenie, którem dla jezior karyńskich wydaje się Porządek policyjny żeglarski i jeziorny.

122.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa z dnia 12. maja 1897,

którem dla jezior karyńskich wydaje się Porządek policyjny żeglarski i jeziorny.

I. Postanowienia ogólne.

§. 1.

Unikanie wzajemnego czynienia sobie zawad i uszkodzeń.

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

§. 2.

Światła pozycyjne na statku.

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

1. Na każdym parowcu gdy płynie:

a) na przodzie lub na maszcie przednim a to w wysokości najmniej 1 m nad światłami

bocznemi jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokregu o 20 podziałach kompasowych a to po 10 podziałów od przodu na obie strony;

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

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

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

Na łodziach parowych bez pokładu można światło przodowe połączyć z światłami bocznymi w tej samej bucie.

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

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

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

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

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

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

- a) światła parowców:
 przednie na 1000 m,
 boczne i tylne na 500 m;
- b) światła statków żaglowych, wiosłowych, łodzi i tratów:
 światło białe na 500 m.

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

§. 3.

Prawidła ruchu i wymijania się.

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

2. Wyściganie się jest parowcom wzbronione.

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

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

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

Postanowienie to stosuje się tylko wtedy, gdy statki w kierunku wprost lub prawie wprost prze-

ciwnym zbliżą się do siebie tak, że powstanie niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, nie zaś wtedy, gdy dwa statki, płynąc dalej swoją drogą, mogą swobodnie koło siebie przepłynąć.

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

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

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

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

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

Gdy się to zdarzy dwom parowcom, ten z nich który pierwszy spostrzeże niebezpieczeństwo, winien ostrzedz drugi parowiec o grożącym niebezpieczeństwie danym świstawką parową sygnału na trwogę przepisanego w dołączonym porządku sygnałowym (Nr. bież. 6) a ów drugi parowiec winien natychmiast na ten sygnał odpowiedzieć.

Podobnie gdy parowiec zbliży się w sposób zagrażający niebezpieczeństwem do statku innego rodzaju, winien sygnałem na trwogę, danym świstawką parową, zwrócić uwagę tego statku na grożące niebezpieczeństwo. Gdyby ten sam statek spostrzegł niebezpieczeństwo pierwiej niż zbliżający się parowiec, jest również obowiązany ostrzedz parowiec, dając mu trąbą do mgły sygnał na trwogę przepisany w porządku sygnałowym (Nr. bież. 6) jeżeli zaś niema takiej trąby, winien w jakiś inny stosowny sposób zwrócić jego uwagę.

8. Gdy parowiec płynąc stanie się niezdolnym do wykonywania obrotów, winien statki zbliżające się do niego w sposób zagrażający niebezpieczeństwem uwiadomić o tej okoliczności sygnałem prze-

widzianym na ten przypadek w porządku sygnałowym (Nr. bież. 6).

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

- a) Łódź płynąca w kierunku wiatru z żaglem przybocznym na maszcie zwiniętym ustępować ma łodzi pod wiatr płynącej;
- b) łódź płynąca z wiatrem pomyślnym ustępować ma łodzi pod wiatr płynącej;
- c) łódź płynąca przeciw wiatrowi, jeżeli jej liny żaglowe idą w prawą stronę burty, ustępować ma łodzi przeciw wiatrowi płynącej, której liny żaglowe idą w lewą stronę burty;
- d) łódź płynąca z wiatrem pomyślnym, jeżeli jej liny żaglowe idą w prawą stronę burty, ustępować ma łodzi płynącej z wiatrem pomyślnym, której liny żaglowe idą w lewą stronę burty;
- e) we wszystkich takich przypadkach, w których według przepisów powyższych jedna z dwóch łodzi ma drugiej ustąpić, ta druga winna zatrzymać swój kierunek;
- f) od łodzi, obowiązanej do ustąpienia się z drogi nie można wymagać, żeby przez ustąpienie się popadła w niebezpieczeństwo uderzenia o grunt lub jakiegokolwiek inne przedmioty jej bieg tamujące. Gdy więc łódź, upoważniona do zatrzymania swego kierunku uwiadomiona będzie wołaniem z łodzi do ustąpienia się obowiązanej, że nie może z drogi ustąpić, winna na to wołanie odpowiedzieć i do niego się zastosować;
- g) gdy dwie łodzie płynące w tym samym kierunku wiatru zbliżą się do siebie tak bardzo, że łódź znajdująca się w stronie odwróconej od wiatru nie może swobodnie odwrócić się od łodzi znajdującej się po drugiej stronie a płynąc dalej, wystawiałaby się na niebezpieczeństwo wpadnięcia na mieliznę lub uderzenia, łódź płynąca w stronie zwróconej ku wiatrowi winna na wołanie z łodzi znajdującej się w stronie odwróconej od wiatru, ustąpić się natychmiast. Ale w takim razie łódź znajdująca się w stronie odwróconej od wiatru, winna obrócić się jednocześnie.

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

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

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

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

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

Tratwom i wielkim ciężkim statkom ciężarowym (plytom) winny wszelkie inne statki ustępować z drogi.

§. 4.

Środki ostrożności w razie niepogody (mgły, zawiści śnieżnej, burzy itp.), zaopatrzenie statków w przybory do sygnalizacji.

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

§. 5.

Zawijanie do brzegu.

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

O ile właściciele brzegów są obowiązani pozwalać na przybijanie statków do lądu, na przytwierdzenie ich, wyciąganie na brzeg i wysadzanie ładunku, jakoteż na chodzenie po brzegach tych osób, które przez płycię wodną do nadzoru są wyznaczone, stanowi o tem ustawa z dnia 30. maja 1869 (Dz. u. p. Nr. 93), dotycząca się postanowień prawa wodnego, prawodawstwu państwa zastrzeżonych,

tudzież ustawa krajowa karyncka z dnia 28. sierpnia 1870 (Dz. u. kr. Nr. 46) o użytkowaniu wód, ich regulowaniu i odpieraniu.

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

§. 6.

Przytwierdzanie statków zatrzymujących się.

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

§. 7.

Znaki ostrzegawcze, znaki rybackie, luki drewniane.

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

Tratwom wolno płynąć wzdłuż brzegu tylko wtedy, gdy to jest bezwarunkowo potrzebne i dozwolone.

Pozostałości znaków rybackich w jeziorach osadzone, nie widzialne już na powierzchni jeziora i niebezpieczne dla żeglugi, winni dotyczący rybacy uprzętać.

§. 8.

Niesienie pomocy w niebezpieczeństwie.

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

Po uderzeniu statków o siebie powinność ta ciąży wzajemnie na obu statkach.

O każdej nieszcześniejszej przygodzie uwiadomić należy Władzę żeglarską najkrótszą drogą.

§. 9.

Oznaczenie i uprzękanie statków i zakładów, które zatoniły.

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

Aż do spuszczenia napowrót lub uprzęknięcia kierownik lub właściciel winni zawady takie opatrywać we dnie znakami wyraźnymi, w czasie zaś od zachodu aż do wschodu słońca bez względu na pogodę światłem białym, ze wszystkich stron widzialnym.

§. 10.

Chwyatanie statków samopas płynących.

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

§. 11.

Łodzie motorowe.

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

§. 12.

Łodzie rybackie.

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

§. 13.

Oznaczenie statków.

Każdy statek, z wyjątkiem tratw i płyt, powinien być opatrzone po obu stronach burty przepisanimi oznaczeniami, wykonanymi czytelnie ciemno na tle jasnym lub jasno na tle ciemnym takimi głoskami a względnie cyframi, żeby najmniejsze z nich miały przynajmniej 15 cm wysokości i żeby szerokość ich głównych linii wynosiła nie mniej, jak piątą część wysokości.

Oznaczeniem tem jest u parowców lub jachtów ich nazwa, u statków żaglowych, wiosłowych i lo-

dzi numer porządkowy przez Władzę żeglarską nadany i nadto u wszystkich statków orzeł cesarski, który Władza rewizyjna wypala na statkach drewnianych, na żelaznych zaś przytwierdza do tablicy blaszanej osadzonej w ścianie zewnętrznej burty.

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

§. 14.

Przybory na wypadek przygody.

Każdy statek powinien być zaopatrzony w przybory i urządzenia potrzebne do niesienia pomocy w nieszczęsnych przygodach.

Tu należą:

1. Na parowcach:

- a) przynajmniej jedna łódź wybawcza, pod względem wielkości do rozmiarów statku głównego zastosowana, nie mogąca zatonać, zawsze w odpowiednią ilość wiosł ręcznych i ster zaopatrzona, która umieszczona być ma w taki sposób, żeby można było spuścić ją szybko i ludźmi napełnić;
- b) drabina ruchoma, którą możnaby przyczepić zewnątrz okrętu, a której dolny koniec sięgać ma aż do zwierciadła wody;
- c) pompa do spuszczenia wody;
- d) pewna, wielkości i przeznaczeniu statku odpowiednia ilość pierścieni wybawczych, materiałów do zatykania szpar i wiader do wody. Nadto na statkach przeznaczonych do przewożenia osób, niektóre stoły i ławki na pokładzie umieszczone, powinny być tak urządzone i do pływania usposobione, żeby wyrzucone ze statku, mogły osobom, które wpadną w wodę, służyć za środek do ratowania się.

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

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

§. 15.

Rewizya statków żaglowych, wiosłowych, łodzi i płyt.

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

Prośbę o wykonanie rewizyi podać należy do Władzy żeglarskiej w stanowisku statku a względnie o każdym postawieniu łodzi, powyższym sposobem w ruch wprowadzić się mającej, trzeba wprzód uwiadomić tę Władzę celem wykonania rewizyi.

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

Każdemu statkowi, który w skutek rewizyi uznany będzie za odpowiedni, wyda Władza żeglarska numer porządkowy. Właścicielowi wyda Władza żeglarska książkę statkową według dołączonego wzoru wygotowaną, w której zapisuje się nazwisko posiadacza, numer statkowi nadany i największą ilość osób, jaką może przyjmować.

Zatczka B.

Rewizya ponawiana być ma co rok, nadto w razie istotnej zmiany albo naprawy statku, tudzież gdy zostaje przeniesiony na inne jezioro, o którychto wydarzeniach uwiadomianić należy wcześniej Władzę żeglarską. Rewizya zwyczajna odbywa się zawsze na wiosnę a w czasie do tego wyznaczonym uwiadomienia Władza żeglarska właścicieli statków. Wynik rewizyi zapisuje się w książce statkowej.

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

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

Koszta pierwszej i corocznej rewizyi statku, tudzież rewizyi odbywającej się w razie istotnej zmiany albo naprawy statku, jakoteż gdy statek zostaje przeniesiony na inne jezioro, ponosić ma właściciel. Koszta zaś innych rewizyj ponosić ma właściciel tylko w takim przypadku, gdy jego statek

lub jeden z jego statków uznany zostanie za niesposobny do żeglugi.

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

Koszta pierwszej i zwyczajnej corocznej rewizji statku ustanawiają się w kwocie po jednej koronie od każdego statku.

II. Postanowienia szczególne, tyczące się wykonywania przemysłu żeglarskiego i fli-sackiego, wynajmowania łodzi za zapłatą i pożyczania statków.

§. 16.

Przepisy ogólne.

Pod względem nadawania koncesyi na przemysł żeglarski parowy do przewozu osób lub rzeczy, pod względem rewidowania i kierowania parowców, próbowania i peryodycznej rewizji kotłów parowych, opatrywania statków machinami parowymi i obsługi kotłów parowych przez osoby do tego uzdolnione, ludzież rzechu łodzi motorowych stosują się odnośnie szczególne ustawy i rozporządzenia; do żeglugi żaglowej i wiosłowej sposobem przemysłowym wykonywanej, stosują się postanowienia ustawy przemysłowej i rozporządzeń w tej mierze wydanych z uzupełnieniami w następujących paragrafach przepisaniem.

§. 17.

Odpowiedzialność właściciela statku.

Właściciel statku jest odpowiedzialny za to, żeby jego statek był odpowiednio zaopatrzony, w dobrym stanie utrzymywany, żeby miał ukwalifikowanego według przepisów kierownika i ukwalifikowaną załogę.

§. 18.

Głębokość zanurzenia.

Dla każdego statku przeznaczonego do przewożenia sposobem przemysłowym lub najemniczym osób i rzeczy lub pożyczanego trzecim osobom do czasowego użycia, oznaczona być ma linia największego dozwolonego zagłębienia i uwidoczniiona na statku przy sposobności rewizji, utrzymywana być ma zawsze w stanie widocznym.

Największe dozwolone zagłębienie oznacza się kreskami najmniej 50 *cm* długości a 5 *cm* wysokości

mającymi, ciemnymi na tle jasnym lub jasnymi na ciemnym. Dolny brzeg kreski powinien przypadać na ustanowioną linię największego dozwolonego zagłębienia.

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

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

u statków wiosłowych i żaglowych, mających aż do 30 ton ładowności, 24 *cm*, u takichże, gdy mają przeszło 30 ton ładowności, 30 *cm*, licząc u obu ostatnich rodzajów od najgłębszego miejsca burty.

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

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

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

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

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

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

§. 19.

Skala zanurzenia.

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

§. 20.

Kierowanie statkami żaglowymi i wiosłowymi, łodziami i płytami.

Do kierowania statkami żaglowymi lub wiosłowymi, łodziami lub płytami, służącymi do przewożenia sposobem przemysłowym lub najemniczym

osób lub rzeczy, dopuszczony być ma bez względu na płeć każdy, kto doszedł najmniej 16. roku życia, zachowuje się moralnie, wykazał odpowiednią praktykę w służbie na statku i przed jedną z Władz żeglarskich dla jezior dowiódł swego uzdolnienia.

Co do ubiegających się o uprawnienie do kierowania łodziami wiosłowymi mającemi mniej jak jedną tonnę ładowności, poprzestaje się na udowodnieniu, że są biegli w wiosłowaniu.

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

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

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

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

Książka żeglarska uprawnia do żeglowania wszelkimi statkami oznaczonego w niej rodzaju po wszystkich jeziorach karyńskich.

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

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

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

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

nie upłynie termin w odnośnem rozporządzeniu oznaczony.

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

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

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

§. 21.

Flisactwo.

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

§. 22.

Pożyczanie statków.

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

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

§. 23.

Ceny kursów.

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

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

Zażalenia z powodu przekroczenia taryfy przedstawiać należy przelożonemu właściwej gminy nadbrzeżnej, pełnomocnikowi przezeń mianowanemu przy samym brzegu mieszkającemu lub też

Władzy żeglarskiej, która w takich przypadkach, gdy się strony nie pogodzą, ma prawo rozstrzygnięcia sporu.

§. 24.

Przystanie.

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

Jeżeli do tego potrzebne są budowle wodne lub nadbrzeżne, zastosowane być mają we względzie ich wykonania odnośne przepisy ustawy karyńskiej z dnia 28. sierpnia 1870, Dz. u. kr. Nr. 46, o używaniu, regulowaniu i odpieraniu wód.

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

Nadto przystanie takie oznaczone być powinny tablicami widocznymi, na których napisana być ma nazwa stacy i które od zachodu słońca przy jakimkolwiek stanie powietrza aż do przybycia a względnie odejścia ostatniego parowca powinny być odpowiednio światłem czerwonym oświetlone. Światło wystawiać należy w taki sposób, żeby mogło być widziane ze wszystkich stron tak od jeziora jak i od lądu.

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

Przystań zamkniętą należy odpowiednio oznaczyć i uczynić niedostępną.

Gdzie dla statków żaglowych, wiosłowych tudzież łodzi, służących do przewożenia sposobem przemysłowym osób lub rzeczy, wyznaczone są urzędownie osobne stanowiska, żeglarze i osoby pożyczające statki winni trzymać się ich ściśle. W stanowiskach tych wywiesić należy w miejscu przystępnem i widocznem zatwierdzoną taryfę jakoteż wyciąg z przepisów niniejszego porządku żeglarskiego, dotyczących się odbywania kursów i wymiania.

§. 25.

Przybijanie do lądu, wsiadanie i wysiadanie pasażerów.

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

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

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

Pakunek podróży lub towary można zacząć ładować i wyładowywać dopiero wtedy, gdy pasażerowie wysiędą i wsiędą.

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

§. 26.

Porządek na statku i na tratwie, odmawianie przyjęcia podróży.

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

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

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

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

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

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

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

W szczególności przemysłowi szyprowie i pożyczacze statków obowiązani są za opłatą oznaczonej taksy być bez oporu na usługi każdemu pasażerowi i umowy dotyczącej się podróży ściśle dotrzymywać (§. 54 ustawy przemysłowej), wyjąwszy przypadki przewidziane w §. 4, lit. d) niniejszego rozporządzenia.

§. 27.

Postępowanie kierowników statków i tratw, tudzież ich służby w niebezpieczeństwach.

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

§. 28.

Wycofanie z użycia statków uszkodzonych.

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

III. Postanowienia końcowe i przejściowe.

§. 29.

Władze.

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

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

§. 30.

Zarządzenia uzupełniające i wyjątki.

Gdy szczególne stosunki miejscowe tego wymagają, w okolicznościach przemijających, jakoteż w przypadkach naglących, właściwa Władza polityczna krajowa może wydawać zarządzenia uzupełniające do niniejszego Porządku policyjnego żeglarskiego i jeziornego lub dozwolić wyjątków od zawartych w nim postanowień, pod względem wystawiania świateł pozycyjnych, prawideł ruchu i wymijania, pod względem środków ostrożności w czasie niepogody, tudzież pod względem oznaczenia i zapatrzania statków.

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

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

§. 31.

Regestr statków, wykaz żeglarzy i flisaków.

Władze żeglarskie utrzymywać winny zapiski co do statków mających stanowiska w ich okręgu urzędowym, tudzież co do ksiąg wydanych żeglarzom (flisakom), to jest regestr statków i wykaz żeglarzy (flisaków). W zapiskach tych notować należy także urzędownie zakazy używania statków uznanych za niezdatne do żeglugi, doniesienia o wycofaniu statków z użycia (§. 15) jakoteż odebranie i oddanie ksiąg żeglarskich i flisackich.

§. 32.

Obowiązek posłuszeństwa.

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

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

§. 33.

Kary.

Wykroczenia przeciw niniejszemu Porządkowi policyjnemu żeglarskiemu i jeziornemu, o ile nie podlegają innym ustawowym przepisom karnym, karane będą w myśl rozporządzenia ministerjalnego z dnia 30. września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198), grzywnami aż do 100 zł. lub aresztem aż do dni 14.

§. 34.

Moc obowiązująca Porządku niniejszego.

Niniejszy Porządek policyjny żeglarski i jeziorny nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. grudnia 1897.

Od tego terminu traci moc swoje rozporządzenie tyczące się uregulowania i bezpieczeństwa żeglugi na jeziorach karyneckich w Dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych dla Karyntyi, Nr. 19 pod dniem 5. lipca 1888, L. 7231 ogłoszone.

§. 35.

Postanowienia przejściowe.

Statkom żaglowym, wiosłowym, tudzież łodziom i płytom na jeziorach karyneckich już kursującym, jakoteż kierownikom teraźniejszym statków przeznaczonych do przewożenia osób i rzeczy sposobem przemysłowym i kierownikom tratw zostającym już w czynności, wyznacza się termin trzechmiesięczny, w ciągu którego mają uczynić zadość postanowieniom §§. 15go i 20go niniejszego rozporządzenia.

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

Badeni r. w.

Ledebur r. w.

Glanz r. w.

Porządek sygnałowy dla żeglugi na jeziorach karyneckich.

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

U w a g a: Krótkie świstnięcia i zatrąbienie ma trwać około 1 sekundę.
Długie świstnięcia i zatrąbienie ma trwać około 4 sekundy.
Przerwy między dwoma świstnięciami lub dwukrotnem zatrąbieniem mają trwać 1/2 sekundy.

Książka statkowa

dla

statku wiosłowego (żaglowego) Nr. , posiadacz

W ,

usposobionego do przewożenia osób

na

jeziorze

Podpisane starostwo zbadało statek wiosłowy (żagłowy) Nr. i uznało go za usposobiony do przewożenia osób na jeziorze

(Dla statków przeznaczonych do żeglugi przemysłowej i do pożyczenia.

Posiadacz w
 tudzież
 uznani zostali za uzdolnionych do kierowania tym statkiem.)

Niniejsza książka statkowa jest ważna aż do dla osób wyżej oznaczonych, może być każdego czasu cofnięta lub ważność jej może być na przeciąg roku przedłużona.

C. k. Starostwo

. 189 .

C. k. Starostwo

Książka żeglarska (flisacka).

Okazi $\frac{ciel}{cielka}$ z udowo $\frac{dnia}{dnia}$ swoich wiadomości i zdolności do trudnieniasię żegluga $\frac{wioslowa}{zaglowa}$ na jeziorach karyneckich w taki sposób, że $\frac{mu}{jej}$ w dniu dzisiejszym udzielono bez flisackąwahania pozwolenie do kierowania każd $\frac{ym}{i}$ $\frac{statkiem wioslowym (łodzią)}{statkiem żaglowym}$ $\frac{tratwą}{}$ na tych jeziorach.

Po złożeniu przyrzeczenia, jako statkiem, który $\frac{jego}{jej}$ kierownictwu zostanie powierzony, będzie żegło $\frac>waj$
 $walka$ z całą troskliwością i oględnością, będzie od niego wszelkimi siłami odwracał szkodę nieszczęście lub niebezpieczeństwo, w jakieby razem z osobami i towarami na nim się znajdującym mógł popaść i że w odbywanych kursach zachowywać będzie ściśle przepisy policyjne żeglarskie i jeziorne, wydaje się $\frac{mu}{jej}$ niniejszą książkę $\frac>żeglarską$
 $flisacką$ pod pieczęcią urzędową.

. dnia

C. k. starosta:

(Podpis):

(L. S.)

Opis osoby posiada $\frac>cza$
 $czki$:

Wiek:

Wzrost:

Oczy:

Uszy:

Nos:

Usta:

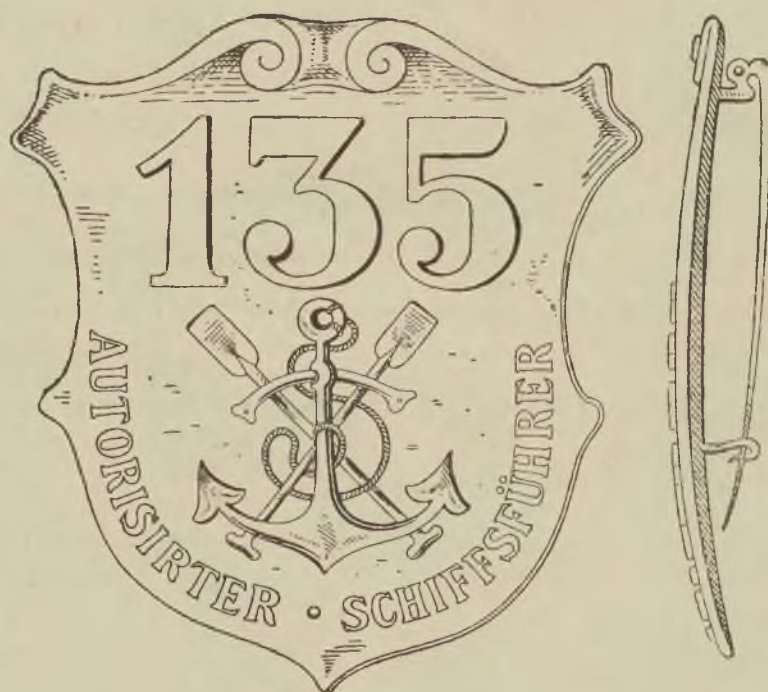
Włosy:

Znaki szczególne:

Podpis własnoręczny posiada $\frac>cza$
 $czki$:

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

Odznaka żeglarska.



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

Cyfry książki żeglarskiej przedziurawione.

Do przytwierdzenia służy szpilka zabezpieczająca umieszczona z tyłu.