

REGULAMENTUL SERVICIULUI LA BORD

(Sanționat prin Inaltul Decret Regal No. 2870 din 19 Iulie 1906).

(Urmare).

Indatoririle mecanicului-șef.

Art. 141. — Indatoriri generale.

Mecanicul-șef trebuie să aibă cunoștința mării sale răspunderi și să își îndeplinească serviciul prevăzut în regulamentul de față și instrucțiunile Direcțiunii cu zel și pricepere. Principala îndatorire este să supravegheze și să controleze neîntrerupt mersul serviciului la mașină și căldări, și să ia măsuri pentru ca, în caz de se va întâmpla ceva să poată interveni în persoană.

Înainte plecării în călătorie, mecanicul-șef se va convinge personal de buna stare a căldărilor și buna funcționare a mașinilor, punând în ordine ori-ce constată defectuos. În timpul călătoriei, va supraveghea continuu ca toate mașinile, căldările, aparatele și instalațiunile mecanice și electrice, să fie în bună stare de funcționare, executând reparațiile necesare cu mijloacele de care dispune la bord.

Art. 142. — Regulează serviciul de cart și posturile în timp de manevre.

Mecanicul-șef împarte personalul mașinei în trei carturi de câte patru ore :

Când vaporul intră sau iese din port, se găsește în canale sau treceri strâmte, unde se cere promptitudine în manevra mașinilor, toți mecanicii trebuie să se aplece la posturile lor.

Art. 143. — Când sunt trei mecanici, el nu face serviciu de cart, dar conservă supraveghierea superioară.

Dacă afară de mecanicul-șef mai sunt la bord trei mecanici, el nu face de cart; este totuși obligat, în caz de boala unui mecanic, a-l înlocui la cart.

Mecanicul-șef controlează de mai multe ori pe zi serviciul la mașini în căldări, încredințându-se că personalul de cart își îndeplinește conștiincios datoria.

La cazuri de timp rău sau circumstanțe extraordinare, este dator să se aplece la mașini sau căldări, sau unde prezența sa e nece-

sară. Dacă este chemat de mecanicul de cart, trebuie să se ducă imediat, fiind responsabil de ori-ce întârziere.

Art. 144. — Executarea ordinelor primite.

Mecanicul-șef primește direct ordine dela comandant sau secund, când acesta înlocuește pe comandant.

În Mare, poate primi ordine de la ofițerul de cart numai relativ la manevra mașinei.

Dacă comandantul dispune ca oamenii din serviciul mașinei să concure la serviciul punței, în cazuri excepționale, mecanicul-șef e obligat a-i da.

Dacă în asemenea cazuri i s'ar pune la dispoziție oamenii dela punte, el e șeful lor direct.

Art. 145. — Răspunde de ființa și întreținerea materialului de la mașini, etc.

Mecanicul-șef are în primire mașina, căldările, mașinele auxiliare din camera mașinei și de punte, toate uneltele și obiectele de schimb, e asemenea răspunzător de lipsuri, degradări și buna lor întreținere.

Raportează comandantului toate stricăciunile produse prin uzare, accidente sau neglijență la mașină, căldări, pompe, vinciuri și toate aparatele, uneltele și piesele ce sunt în primirea sa.

Dacă se ivesc avarii grave, face comandantului un raport scris arătând cauza care a produs avaria.

Ține în curent pe comandant de ori-ce mișcare în mașină, care ar avea influență asupra navigației.

Veghează la ținerea în perfectă stare de curățenie a camerei mașinei și căldărilor.

Art. 146. — E dator a face economie la întrebuințarea materialului consumabil.

Mecanicul-șef este dator a căuta să facă cea mai mare economie în combustibil, unșori, stupă și ori-ce material de întreținere și consumație.

Arată fochiștilor cum să țină focurile pentru a avea combustiuinea cea mai economică.

Mecanicul-șef este răspunzător de primirea exactă la bord a materialelor destinate mașinei și de buna lor păstrare.

Art. 147. — Aprovizionări de materiale.

Pentru materialele necesare mașinei, șeful-mecanic întocmește raportul de cerere de materiale, arătând și întrebuințarea materiale-

lor consumate. După aprobarea acestui raport va întocmi bonurile necesare și le va supune vizei comandantului, înaintându-le inspectoratului spre a primi materialele.

Pentru materialele ce le primește direct din comerț prin scrisori de comandă, va îngriji a se primi în bord, în calitate și în cantitate întocmai după scrisoarea de comandă, luând factura prezentată și avizând pe comandant și secând că materialele au sosit spre a le vedea, recepționa, și certifică apoi factura de primirea materialului la bord.

Art. 148. — Aprovizionarea combustibilului.

Mecanicul-șef este răspunzător că, la plecare, să fie la bord cantități suficiente de combustibil pentru călătoria ce are de făcut. În acest scop, mecanicul-șef va încunoștiința pe comandant, înainte de plecarea vasului, de cantitatea de combustibil ce are și care îi mai trebuie.

Art. 149. — Ordinile comandantului la sosire. — Primirea și arimarea cărbunilor.

Indată după sosirea în port, mecanicul-șef se prezintă comandantului și ia ordinele sale în privința focurilor, pentru ambarcarea apei, combustibilului, unsoților, precum și în privința datei plecării.

Cărbunii vor fi cântăriți cu cea mai mare exactitate, lipsurile constatate după plecare vor cădea în sarcina mecanicului-șef.

Mecanicul-șef dispune ca arimarea cărbunilor să se facă în bune condițiuni, având grijă a deosebi pe cât se poate combustibilul vechiu de cel nou încărcat. Cărbunii predați bucătăriei îi înregistrează deosebit.

Art. 150. — Dispozițiuni înainte de plecare, la sosire și în mers.

Mecanicul-șef previne pe ofițerul de cart sau de gardă, când aprinde focurile și când mașina e gata de a fi balansată, previne pe comandant. După ce comandantul a dat ordinele necesare pentru verificarea legăturilor vasului, face balansarea mașinei, cu precauțiunea de a nu rupe legăturile, sau produce avarii.

Când mașina e complet gata, raportează comandantului. Înainte de plecare verifică telegraful și porto-vocea de la puntea de comandă până la mașină.

La plecare și sosire mecanicul-șef trebuie să se găsească în camera mașinei cu tot personalul mașinei.

În mers, când aude semnalul de atențiune la mașină, trebuie să se scoboare în camera mașinei, dacă personalul de serviciu nu e suficient sau nu poate manevra singur mașinele. Poate chema personalul ce nu e de cart, chiar dacă ar fi culești.

Art. 151. — Ținerea jurnalului de mașini.

Mecanicul-șef ține jurnalul de mașini cu cea mai mare exactitate, arătând orele de mers și de stațiune, orele la care s'au făcut manevrele, cantitatea de cărbuni primită și consumată, adăogând la observațiuni ori-ce interesează serviciul mașinelor.

Art. 152. — Raport de parcurs.

După fie-care călătorie înaintează inspectoratului, pe cale ierarhică, un raport asupra drumului parcurs, starea căldărilor și mașinilor, accidentele și avariile ce ar fi avut, reparațiile și acele ce mai sunt necesare.

Semnalează modificările ce pot fi introduse pentru a obține o mai bună și economică funcționare.

Art. 153. — Precauțiuni în porturi nesigure și înainte de plecare.

În porturile nesigure mecanicul-șef ordonă serviciul de cart și previne personalul a se ține gata pentru ori-ce eventuală manevră sau plecare.

În ziua plecării veghiază ca tot personalul mașinei să se afle la bord, cel puțin cu trei ore înainte de plecare.

Indatoririle mecanicilor.

Art. 154. — Mecanicul al doilea.

Mecanicul al doilea ajută pe mecanicul-șef în toate lucrările mașinelor, căldărilor, instalațiunilor și aparatelor mecanice și electrice.

În caz când mecanicul-șef nu poate conduce serviciul mașinelor, fiind bolnav, sau absent de la bord pentru cauze legale, ia conducerea serviciului.

Art. 155. — Însărcinările mecanicilor al doilea și al treilea.

Mecanicul al doilea e special însărcinat cu mașinele speciale și auxiliare din camera mașinei și cu dinamurile de a căror bună funcționare și întreținere este personal răspunzător. Iar mecanicul al treilea cu căldările, pompele, vinciurile și toate auxiliarele de pe punte.

Mecanicul al treilea previne pe mecanicul-șef de ori-ce stricăciuni se întâmplă în aparatele auxiliare și caută a le remedia cu mijloacele de care dispune bordul.

Cere mecanicului-șef a prevedea pe raportul de cerere de materiale, materialele necesare pentru funcționarea auxiliarelor.

Art. 156. — Mecanici de cart.

Mecanicii când sunt de cart au aceleași obligațiuni ca și șeful-mecanic. După ce predau cartul înlocuitorului lor, îl scriu în jurnalul mașinei. Nu pot părăsi serviciul înainte de a fi înlocuiți.

Art. 157. — Invoiri de a părăsi bordul.

În porturi mecanicii nu pot cere direct comandantului voia de a părăsi bordul fără voia șefului-mecanic.

CAPITOLUL VIII.

Serviciul călătorilor, prescripțiuni generale.

Art. 158. — Serviciul călătorilor.

Serviciul călătorilor coprinde transportul, instalarea și controlul călătorilor pe vapoarele S. M. R.

Art. 159. — Indententul.

Îngrijirea călătorilor este încredințată intendentului și personalului afectat serviciului călătorilor, conform dispozițiilor regulamentului de față.

Art. 160. — Autoritatea comandantului față de călători.

Toți călătorii sunt supuși autorității disciplinare a comandantului.

Comandantul are dreptul de a uza de puterea disciplinară, la caz de nevoie, în contra călătorilor care ar comite infracțiuni grave, sau ar turbura liniștea și ordinea la bord.

Aceste persoane pot fi debarcate și predate autorităților polițienești în cel dintâiu port.

Art. 161. — Despre chelneri.

Sub controlul comandantului, intendentul va îngriji ca toți călătorii să fie bine instalați și satisfăcuți în reclamațiunile lor juste.

Serviciul cabinelor este condus de chelnerul încasator, camerieri și cameriste, sub controlul intendentului. Chelnerul încasator este răspunzător de ținuta și conduita camerierilor și cameristelor ce servesc călătorii în cabine.

Art. 162. — Inventarul cabinelor.

Intregul inventar al cabinelor, restaurantelor și bufetelor este dat în primirea intendentului; care este răspunzător către Direcțiune

de întreținerea și întrebuințarea acestor obiecte de inventar, precum și de pierderile eventuale.

Art. 163. — Ordinea în cabine.

Chelnerul plătitor este răspunzător ca toate cabinele și instalațiunile lor să fie curate și înzestrate cu tot necesarul, și personalul de serviciu al cabinelor, să fie în permanență la dispozițiunea călătorilor.

În cabine nu se va admite de cât cufere ce pot avea loc dedesubtul patului.

Cuferile mari vor fi predate ofițerului manipulant pentru a fi depuse la magazia de bagaje.

Art. 164. — Instalarea călătorilor în cabine în caz de aglomerație.

În caz de aglomerație de călători, comandantul va însărcina pentru fiecare clasă câte un ofițer, pe lângă intendent, pentru instalarea călătorilor cât mai repede, căutându-se ca familiile să fie pe cât cu puțință împreună, și să nu se îngăduie a se pune în aceeași cabină domni și doamne fără legături de familie.

În caz de insuficiență de paturi, se va permite călătorilor a dormi pe canapelele din saloane.

Art. 165. — Examinarea biletelor la îmbarcare.

Toate biletele de călătorie vor fi examinate de intendent imediat după sosirea la bord a călătorilor.

După examinarea biletelor se va da loc călătorilor în clasa respectivă.

Fără încuviințareaintendentului nu se va face nici o schimbare în distribuția cabinelor sau paturilor călătorilor.

Dacă se constată neexactități, se va recurge la ofițerul manipulant, care va taxa călătorii conform tarifului, liberând călătorului un manifest suplimentar pentru diferența plătită.

Persoanele care nu au bilete de călătorie și nici bani să plătească taxa, nu vor fi admise la bord, iar dacă se face această constatare după plecarea vaporului, se vor preda agenției din primul port pentru a fi urmăriți.

Art. 166. — Schimbarea cabinelor.

Călătorii de cabine au dreptul numai la cabinele sau paturile menționate în biletele lor.

Este strict interzis a ocupa altele mai scumpe, fără a plăti diferența; pentru aceasta se vor adresaintendentului, cu a cărui prealabilă autorizație, se poate pune la dispoziția călătorilor paturi mai scumpe. Suplimentul se va încasa de manipulant.

Ori-ce călcare a acestor dispozițiuni poate atrage pedepsirea chelnerului sau depărtarea lui din serviciu; în ori-ce caz chelnerul încasator va plăti diferența între locul plătit și cel ocupat.

Art. 167. — Interzicerea de a se închiria cabinele destinate personalului vaporului.

Este interzis personalului bordului de a închiria cabinele lor la călători.

Art. 168. — Depozitarea obiectelor de valoare.

Comandantul este dator să primească sigilate toate obiectele de valoare ce i s'ar încredința de călători în păstrare, liberându-le o chitanță.

La plecarea călătorilor restituie obiectele, reluându-și chitanța.

Art. 169. — Bagagele de mână.

Bagagele și toate obiectele de mână care sunt lăsate de călătorii ce debarcă într'un port intermediar, pentru a fi transportate într'un alt port, se vor preda de către intendent ofițerului manipulant, care va efectua predarea la destinație.

Art. 170. — Debarcarea bagagelor.

Este interzis personalului să transporte în oraș pachete, bagage, să facă comisioane sau cumpărături pentru călători sau persoane străine bordului. Călătorii care doresc a-și transporta bagagele sunt îndreptați de către intendent către ofițerul manipulant, care va dispune ca hamalii anumiți să efectueze transportul.

Art. 171. — Interzicere de a se cere gratificații.

Este interzis personalului de serviciu pentru călători a pretinde gratificații de la călători; au voie însă a le primi când li se dă, dacă călătorul judecă că prin modul de a-și face serviciul au meritat aceasta.

Gratificațiile colective se distribuie prin îngrijirea chelnerului încasator în mod echitabil.

Indatoririle Intendentului.

Art. 172. — Indatoriri generale.

Intendentul este însărcinat cu conducerea subsistenței și bufetului, încheierea conturilor restaurantului și echipajului, conservarea și întreținerea obiectelor de inventar ce aparțin restaurantelor, ca-

binelor și bufetelor, verificarea cantitativ și calitativ a proviziilor de hrană și băuturi ce se primesc la bord și se distribuie zilnic.

Art. 173. — Răspunderea relativă la încasări.

Intendentul este pecuniar răspunzător de toate încasările făcute în restaurante de chelneri și e obligat să verse sumele agenției din Constanța la finele fie-cărei călătorii.

Va observa cu stricteță ca pentru încasările efectuate dela călători, chelnerul încasator să presinte călătorului o notă.

E absolut interzis a se face încasări înainte de a se prezenta călătorului nota sa de consumațiune.

Art. 174. — Răspunderea relativă la articolele de hrană.

Intendentul e răspunzător pentru primiri neexacte de articole de hrană și băuturi, de perderi, stricăciuni și cheltueli mai mari de cât alocația prevăzută, atât pentru călători cât și pentru personalul bordului.

Pentru ori-ce stricăciuni sau perderi de articole de hrană în cursul călătoriei va face constatări împreună cu secundul într'un proces-verbal, care se va supune comandantului, care 'l înaintează inspectoratului cu aprecierile sale.

Art. 175. — Aproxionarea cu alimente și băuturi.

Intendentul are îndatorirea că înainte de plecarea în călătorie, vaporul, trebuie să fie aprovizionat cu toate articolele de hrană și de băuturi necesare pentru a întreprinde călătoria în mod satisfăcător pentru călători.

Pentru ori-ce reclamațiuni ale călătorului în privința hranei și confortului e răspunzător intendentul.

Art. 176. — Curățenia cabinelor, așezarea și anunțarea meselor.

Una din principalele îndatoriri ale intendentului este asigurarea confortului călătorilor. În acest scop supraveghează continuu curățenia tuturor cabinelor, restaurantelor, băilor, closetelor, meselor, băncilor, rufăriei și a ori-cărui obiect de care se servesc călătorii.

Saloanele trebuie curățite înainte de gustare.

Cabinele trebuie curățite după ce călătorii au eșit la gustare. După debarcarea călătorilor se vor scutura saltelele. Mesele vor fi așezate înainte de a veni călătorii în restaurante.

Toate mesele vor fi anunțate cu clopotul.

Art. 177. — Conduita față de călători.

Intendentul va avea o atitudine politicoasă față de călători, va pretinde personalului de serviciu pentru călători, că atât în restaurante cât și pe punte, să fie în ținută reglementară și curată, să servească cu atențiune și cu cea mai desăvârșită liniște, ordine și curățenie.

Intendentul este dator a satisface toate dorințele drepte ale călătorilor și să se silească a le face traiul la bord cât mai plăcut posibil.

El va da călătorilor toate informațiunile și deslușirile pe care aceștia le cer.

Art. 178. — Obiecte uitate de călători.

Imediat ce călătorii au părăsit bordul, intendentul însoțit de chelnerul încasator va trece în revizie toate cabinele care au fost ocupate de călători. Obiectele uitate de călători și care nu le mai pot fi înmânate, vor fi predate cu forme în regulă agenției. Banii și obiectele de valoare se vor preda comandantului, care îi va înainta inspectoratului.

Art. 179. — Supravegherea cambuzei și bucătăriei.

Intendentul îngrijește de exacta distribuire de articole din cambuză, inspectează prepararea hranei și nu tolerează ca să intre în bucătărie alte persoane afară de bucătari.

Nu va tolera prepararea de alimente de cât pentru personalul bordului și călătorii ce iau masa în restaurante.

Este interzis personalului de serviciu pentru călători a vinde în particular călătorilor, sau altor persoane, provizii, mâncări, băuturi și ori-ce fel de consumație.

Art. 180. — Supravegherea conduitei personalului de serviciu.

Este strict interzis personalului restaurantelor a fuma, dormi, mânca în restaurante sau prin cabinele călătorilor. Intendentul va avea grijă a supraveghea aceasta și contravenienții vor fi amendați imediat.

Art. 181. — Sub-inventare.

Intendentul va îngriji ca toți bufegii, cambuzierii, chelnerii și camerierii să primească obiectele din inventar ce le cad în sarcina lor, cu sub-inventar în dublu, iscălit.

La schimbarea sau debarcarea acestora, va avea grijă ca să predea aceste obiecte înlocuitorului său cu aceeași formă. Duplicatale sub-inventarelor le va da inspectoratului.

Art. 182. — Regularea serviciului.

Intendentul regulează serviciul personalului de călători atât în mare, cât și în port. El supraveghează ca personalul de serviciu de noapte să se găsească la postul lui, spre a fi la dispoziția călătorilor când sună.

Art. 183. — Biblioteca.

Intendentul are în primire biblioteca bordului. El îngrijește ca să fie în ordine și curată.

Pentru cărțile și revistele ce le sunt luate de călători prin cabine, intendentul îngrijește a se relua și depune în bibliotecă.

Art. 184. — Lista cabinelor libere și a călătorilor debarcați.

Indată ce călătorii debarcă, intendentul întocmește lista cabinelor libere și o predă agenției. Tot intendentul întocmește și lista călătorilor ce au debarcat, spre a o preda agenției sau autorităților care o cer.

Art. 185. — Revizia legitimațiilor de călătorie.

Intendentul controlează legitimațiile de călătorie a călătorilor de clasa I și II, și încasează cu manifest suplimentar eventualele diferențe, pe care le varsă agenției Constanța.

Serviciul de manipulațiune a mărfurilor, bagajelor, gropurilor, etc., în general serviciul de manipulațiune comercială.

Art. 186. — Serviciul de manipulațiuni.

Prin serviciul de manipulațiuni se înțelege în general, toate formele de îndeplinit, normele de urmat și manipulațiunile de efectuat pentru primirea, încărcarea, transportarea și descărcarea, respectiv liberarea în portul de destinație, în mâinile agenților, a mărfurilor, bagajelor, animalelor vii, gropurilor de bani, caselor de fer portative cu bani, etc., și în fine a ori-ce articole încredințate de particulari.

Art. 187. — Supravegherea și executarea acestui serviciu.

Atât pe vapoarele de mărfuri, cât și pe vapoarele de călători, dispozițiunile generale de încărcare și descărcare și ori-ce alte dispozițiuni privitoare la serviciul de manipulațiune comercială se iau de comandantii vapoarelor, care pot delega atribuțiunile lor secunzilor.

Repartițiunea încărcământului în magazii, pe punte, în spațiile acoperite deasupra punții, etc., se face *exclusiv* numai de coman-

dantul vasului la vapoarele de mărfuri, și de comandantul vasului sau secundul la vapoarele de călători.

Repartițiunea se va face în mod rațional, ținându-se seamă de apcaitatea calelor, de suprafața punților, de spațiurile acoperite de asupra punței, de pescagiul vasului, apa din tancuri, de combustibilul ce are la bord, etc., și în general se va căuta a se așeza vasul în liniile sale de plutire.

Art. 188. — Datoriile secundului și a primului mecanic în privința bunei funcționări a aparatelor de încărcare și descărcare.

Atât pe vapoarele de mărfuri, cât și pe vapoarele de călători, primul mecanic este personal răspunzător de buna funcționare a vinciurilor și în general de toate aparatele și accesoriile lor, servind la încărcarea și descărcarea mărfurilor, care se pun în mișcare cu aburi.

Secundul vasului este răspunzător de buna funcționare a macaralelor, bigelor și în general a tuturor aparatelor care de și se pun în mișcare cu aburi, sunt dintre acele care privesc serviciul de punte.

Secundul este dator să inspecteze cât mai des aparatele de încărcare și dacă nu le găsește în bună stare de funcționare, să ceară imediat primului mecanic repararea lor.

Art. 189. — Incărcarea mărfurilor la vapoarele de marfă.

După dispozițiunile comandantului, mărfurile se primesc la bord de secund, al 2-lea și eventual de al 3-lea ofițer și numai pe bază de ordine de încărcare semnate de agenții S. M. R.

Ofițerii semnează ordinele de încărcare pe care fac eventualele clauze de starea ambalagiului, a mărfii și în fine orice clauze în descărcarea lor care trebuie să figureze pe consonamentele originale.

Fiecare ofițer rămâne răspunzător de mărfurile primite și pentru care a semnat ordinul de încărcare.

Pentru cereale, cărbuni, cocs, brichete și orice alte mărfuri vârsate, primirea la bord și arimarea lor, se va face sub personala supraveghere a comandantului, care numai în cazuri bine motivate de-leagă această atribuțiune secundului.

Comandantul mai este dator a îngriji de efectuarea separațiilor, de căptușirea calelor cu scânduri și rogojini, și în fine de luarea tuturor măsurilor preventive pentru evitarea amestecării mărfurilor, sau avarierii lor.

Comandantul trebuie a se afla la bord după terminarea încărcării fiecărei partide de mărfuri, în scopul de a putea libera imediat consonamentul încărcătorilor.

Consonamentele originale trebuiesc neapărat semnate de comandantii vaselor, afară de cele emise pentru mărfuri generale, care se emit și semnează de agenții S. M. R.

Pentru mărfuri corosive, incendiabile, explozibile, etc., și în genere pentru toate mărfurile care prin natura lor, reclamă o atențiune specială, fie că sunt periculoase, fie că ar putea deteriora corpul vasului sau alte mărfuri, se vor lua de comandant măsuri speciale de precauțiune.

Gropuri, bani și orice alte mici obiecte de valoare se vor primi și păstra de comandant, în casele de fer, sau la bord.

Mărfurile de o valoare mai însemnată, ca manufacturi de mătase, coloniale, ca ceai, ciocolată, cacao, etc., se vor primi exclusiv de secund care le va păstra în magazie sub cheie dublă, din care una se va încredința comandantului, iar a doua se va păstra de secund.

Art. 190. — Descărcarea la vapoarele de marfă.

Predarea mărfurilor în porturile de destinație, se va face pe cât posibil chiar de ofițerii care le-au primit, și care nu vor fi descărcați de mărfurile pentru care au semnat ordinul de încărcare, decât după ce vor avea atestare de primire a agenției portului de destinație, conform uzanțelor portului.

Pentru cereale, vărsate, cărbuni, brichete, cocs, minereuri, etc., predarea se va face conform clauzelor figurând în Charter-Party respectiv, după care comandantul trebuie să aibă neapărat copie și conform cu uzanțele portului de descărcare.

Art. 191. — Registrul de încărcare. — Procesul-verbal de neajunsuri.

Registrul de încărcare se va ține de secund, care este personal răspunzător de înscrierea tuturor mărfurilor încărcate la bord, și desfigurarea lor la descărcarea din vapor, cerând agenților ca să le ateste în registru primirea mărfurilor descărcate.

În cazuri de neajunsuri cauzate mărfurilor, avarii parțiale sau totale, ori sustrageri în timpul încărcării, descărcării, transbordării, transportării, etc., se va încheia procese verbale constatatoare de către comandant sau secundul vasului, în unire cu unul din ofițerii vasului și cu agenții S. M. R. dacă neajunsul a avut loc într'un port oarecare.

Art. 192. — Orele de lucru.

Orele de lucru în care urmează a se primi mărfurile spre încărcare, sau în care urmează a se descărca mărfuri sunt acelea uzuale în portul în care se fac operațiunile, afară de cazuri în care s'ar determina anume ore de lucru prin contractele de afretare.

Magaziile vaselor nu pot fi în nici un caz lăsate nesupravegiate pe timpul când personalul vaporului este la masă.

Comandanții vapoarelor de mărfuri sunt obligați a da concursul

agenților S. M. R., pentru accelerarea lucrărilor de încărcare și descărcare permițând la cerere lucrul chiar pe timpul nopții, bine înțeles sub rezerva luării tuturor măsurilor de precauțiune.

Eventual și la cererea agenților vor permite lucrul chiar Duminicile și sărbătorile.

Art. 193.— Indatoririle ofițerilor manipulanți la vapoarele de călători.

La vapoarele de călători se află câte un ofițer manipulant, care este însărcinat cu primirea și predarea mărfurilor, animalelor vii, caselor de fer portative, transportând vârsările în numerar ale agenților, coletele de bagaje înregistrate ale călătorilor, gropuri de bani, etc.

Ofițerul manipulant este ajutat la necesitate de un alt ofițer al bordului, sau în lipsă de unul sau doi timonieri ai vasului.

În cazul când se încarcă la mai multe cale de odată, ofițerul manipulant primește mărfurile la cala mare și ofițerul ajutor sau timonierii la celelalte cale.

Mărfurile se primesc exclusiv numai pe baze de ordine de încărcare semnate de agenți.

Ofițerul ajutând pe manipulant răspunde pentru mărfurile primite de dânsul și semnează recepisele ordinelor de imbarcare. Timonierii nu au dreptul a semna recepisele ordinelor de încărcare și lucrează exclusiv pe răspunderea ofițerilor manipulanți, care sunt obligați a semna aceste recepise.

Predarea mărfurilor în portul de destinație se face de ofițerul manipulant și eventual și de ofițerul care l'a ajutat la încărcare.

Registrul de încărcare se ține de ofițerul manipulant și după predarea mărfurilor în portul de destinație el cere agenților ca să-i ateste primirea mărfurilor, chiar pe acest registru. Numai după această atestare ofițerii, manipulanții și ajutorii lor sunt descărcați de mărfurile ce au primit la bord.

Ofițerul manipulant se conformă în totul dispozițiunilor comandanților sau secunzilor, în privința repartizării încărcământului în magazii, pe punte în spațiurile acoperite deasupra punților, etc.

Coletele de bagaje ale călătorilor, câini și orice alte animale vii, se primesc la bord și se predau la destinație numai de ofițerul manipulant.

Ofițerul manipulant este dator a da o deosebită atențiune coletelor de bagaje atât în timpul încărcării, transportului și descărcării lor.

Bagajele trebuiesc puse în calele anume destinate și sub nici un cuvânt nu pot fi lăsate pe punte.

Mărfurile având o valoare deosebită, ca manufacturi scumpe, coloniale, etc., trebuiesc neapărat primite de ofițerul manipulant, care le încarcă în cale anume destinate pentru asemenea mărfuri, luând măsuri speciale de supraveghere.

În cazuri când i se prezintă spre încărcare mărfuri corizive incendiabile, etc., și în general orice mărfuri care prin natura lor reclamă o atențiune specială, fie că sunt periculoase, fie că ar putea ataca corpul vasului, sau alte mărfuri, ofițerul manipulant înainte de încărcarea lor va cere comandantului sau secundului, luarea cuvenitelor măsuri speciale de precauțiune.

În cazuri de neajunsuri cauzate mărfurilor, în timpul încărcării transportului sau descărcării precum: spargerii de colete, avarii, sustrageri parțiale sau totale, etc., ofițerul manipulant, eventual ofițerul care îl ajută, avizează pe comandant sau pe secund, și pe agent, încheind cuvenitele procese verbale de constatare.

În privința primirii și predării grupurilor de bani, casetelor, etc., precum și a caselor de fer portative conținând numerariul vărsat de agenții, se va proceda în totdeauna conform ordinelor și instrucțiunilor speciale ale Direcțiunii.

Orele în care se vor primi mărfuri la bord, precum și acele de descărcare, sunt cele impuse de împrejurări, ținându-se seamă de timpul de oprire al vapoarelor de călători în porturi și avându-se ca normă evitarea întârzierilor.

Ofițerul manipulant este dator a avea la bord toate documentele încărcământului ce are vaporul, precum: manifeste, certificate sanitare, foile de expediție însoțitoare ale caselor de fer portative, buletinele de expedițiuni pentru bagaje, etc.

El predă documentele transporturilor împreună cu caricul agenților din portul de destinație.

Ofițerul manipulant mai este obligat a primi și preda toată corespondența ce i s'ar preda de agenții S. M. R., pachetele cu imprimare, etc.

Ofițerul manipulant supraveghează ca pe timpul încetării lucrului să nu rămână în magazii lucrători, oameni din personalul vaporului, sau alții.

El cere comandantului, sau secundului, oamenii necesari la paza mărfurilor încărcate, atât în timpul opririi vaporului în porturi, cât și în timpul parcursului vaporului pe mare.

Ofițerul manipulant e dator a întocmi din timp listele de debarcare de care au necesitate agențiile de destinație, pentru autoritățile vamale și sanitare ale portului, precum și pentru controlul mărfurilor sosite.

El este dator să justifice, pe rapoartele de neajunsuri întocmite de agenți, diferențele eventuale între mărfurile prevăzute în manifeste și cele de fapt descărcate, precum și asupra avariilor constatate la mărfuri, bagaje, etc.

Intocmește tablouri de coletele poștale, mesagerii, etc., ce are la bord și le predă agenției Constanța, la finalul călătoriei.

Ofițerul manipulant primește la imbarcare călătorii de clasa III, le desemnează locurile, le controlează biletele de călătorie, percepându-le eventualele diferențe cu manifest suplimentar, iar sumele incasate le varsă agenției din Constanța.

El stă la dispoziția călătorilor de clasa III, aplanează eventualele neînțelegeri dintre ei și le dă toate informațiunile și lămuririle de care ei au necesitate.

Art. 194. — Expedițiunile de valoare

Prin expedițiuni de valoare se înțeleg expedițiunile de metale prețioase, petre prețioase, aurul monetizat, etc., în general ori-ce marfă al cărei transport este calculat după valoare.

Primirea și predarea exactă și în regulă a acestor transporturi se face *exclusiv* de secund, care este personal răspunzător de ele.

Predarea transporturilor prețioase se va face de secund, în mâinile agenților din portul de destinație, numai contra unei chitanțe a agentului respectiv.

Art. 195. — Descărcarea greutăților mari.

Pentru descărcarea baloturilor și pieselor grele comandantul ia, sub a sa răspundere, toate precauțiunile spre a se evita accidente, servindu-se de grue și bige solide.

Art. 196. — Manipulațiunea vapoarelor de călători unde nu sunt manipulanți.

La vapoarele de călători unde nu sunt ofițeri manipulanți, toate atribuțiunile și îndatoririle acestuia prevăzute la art. 193 sunt îndeplinite de al doilea ofițer; când lipsește și al doilea ofițer, de secund.

SERVICIUL SANITAR.

Indatoririle medicului.

Art. 197. — Indatoriri generale.

Indatoririle medicului la bord sunt: tratamentul medical al bolnavilor, fie dintre călători, fie din personal, întreținerea farmaciei, supravegherea igienei bordului și luarea măsurilor preventive contra epidemiilor.

Art. 198. — Examinarea personalului nou imbarcat.

Medicul e dator a examina personalul nou imbarcat asupra constituției fizice și maladiile de care suferă.

Examenul medical va fi minuțios, căutând a se stabili vre-o

fractură, hernie veche, sau altă leziune care ar da pretexte că s'a contractat în serviciu. Se va constata dacă nu există vre-o defectuositate vizuală, precum: daltonism, diplopie, miopie, presbitism, etc.

Constatările medicului se vor înscrie pe un certificat, care se va înmâna comandantului spre a se înainta o-dată cu recomandăția sa de angajare definitivă.

Oameni angajați în porturi străine vor fi supuși aceluiași examen medical.

Art. 199. — Examinarea personalului altor vapoare și de la uscat.

Medicul unui vapor este dator a examina echipagiul altui vapor aparținând S. M. R. când primește acest ordin.

Este dator de asemenea a examina personalul S. M. R. dela uscat, când primește ordinul Direcțiunii.

Art. 200. — Atențiunea la îmbarcarea călătorilor.

Medicul bastimentului, este atent la îmbarcarea călătorilor, spre a nu permite îmbarcarea celor care sefer de o boală gravă, contagioasă sau epidemică.

Art. 201. — Căutarea bolnavilor din personalul bordului ori-care ar fi boala.

Când cine-va din personalul bordului se îmbolnăvește va fi îngrijit de medic, ori de ce boală ar suferi. Dacă boala e gravă, va cere comandantului debarcarea și trimiterea lui la spital, arătând și boala de care suferă.

Art. 202 — Dreptul de căutare în spital.

Numai maladiile căpătate din cauza serviciului dau drept la căutarea gratuită în spital în sarcina S. M. R.

Pentru toate cele-alte maladii se va pune înlocuitor, plătit din salariul celui debarcat. Când medicul găsește necesară debarcarea unui om din personalul bordului și internarea într'un spital în țară sau streinătate, întocmește un buletin, arătând boala și gravitatea, îl supune comandantului pentru viză, apoi îl trimete agenției sau inspectoratului, care dispune transportarea bolnavului la spital.

Dacă e caz grav, medicul e dator a însoți pe bolnav până la spital și îl predă internului, cu lămuririle necesare.

Art. 203. — Căutarea călătorilor.

Călătorii bolnavi de boale venerice vor plăti tratamentul cu prețurile de cost al medicamentelor.

Medicul bordului va prezenta călătorului nota de plata tratamentului, iar suma încasată o va vărsa.

Această notă va fi contra-semnată de comandant.

Pentru călătorii fără mijloace aceasta se liberează gratuit.

Art. 204. — Măsuri în caz de boale infecțioase.

Când medicul găsește pe bord un caz de boală infecțioasă, va raporta imediat comandantului, spre a se lua măsurile de izolare și dezinfectare. Dacă crede absolut necesar debarcarea lui va raporta comandantului spre a intra în portul cel mai apropiat în acest scop.

Art. 205. — Cazuri de moarte.

Dacă un călător sau o persoană de echipaj moare în cursul călătoriei, medicul va raporta comandantului arătând cauzele morții.

Dacă bastimentul se găsește în apropiere de un port, se va păstra cadavrul la bord până la sosire. Indată după sosire, prin mijlocul agenției, se vor face imediat formalitățile pentru debarcarea cadavrului. În nici un caz nu se vor face autopsii și îmbalsamări la bord.

După debarcarea unui mort de boală infecțioasă, se face dezinfectarea radicală a bastimentului. În ori-ce caz, medicul e dator a preveni cazuri de moarte prin boale infecțioase, examinând bine călătorii la imbarcarea lor.

Art. 206. — Consultații și inspecțiuni.

Medicul fixează o oră dimineața pentru consultațiile personalului bordului și o oră după amiază pentru vizita localurilor ocupate de echipaj: closete, bucătării și ustensilele de bucătărie. Este dator să asiste la imbarcarea proviziilor, asigurându-se de buna lor stare.

În cursul călătoriei, examinează din când în când starea proviziunilor, mai cu seamă a celor de rezervă.

Art. 207. — Propune măsurile igienice.

Propune comandantului toate măsurile de luat pentru a asigura sănătatea echipajului și călătorilor și se asigură de executarea măsurilor ordonate de comandant.

Art. 208. — Patentă de sănătate și liberă practică.

Medicul bordului este însărcinat cu luarea patentei de sănătate și, înainte de plecarea vasului, o predă comandantului. La sosirea într'un port, sau unde se cere patentă, însoțește pe ofițerul trimis de comandant pentru luarea liberei practice.

Art. 209. — Indatorire de a fi prezent la bord.

În ziua plecării medicul este dator a se afla pe bord, cu trei ore înainte de ora fixată pentru plecare, în scop de a se examina călătorii care se imbarcă. La sosirea în port nu va părăsi bordul înainte ca toți călătorii să fie debarcați și înainte de a fi primit autorizația comandantului.

Art. 210. — Masa medicului.

În timpul călătoriei medicul ia loc la masa călătorilor de clasa I, dar, din timp în timp, mănâncă cu călătorii de clasa II și chiar cu ofițerii pentru a se asigura de buna hrană pe bord.

Art. 211. — Proces-verbal în caz de accident la călători.

Dacă un călător este victima unui accident în cursul călătoriei, medicul va dresa un proces-verbal constatator, consemnând depunerile martorilor ce au fost față la accident. La acest proces-verbal se atașează certificatul medicului și se înaintează ambele Direcțiunii pe cale ierarhică.

Indatoririle șefului de echipajiu.

Art. 212. — Autoritatea sa.

Șeful de echipaj are sub ordinele sale personalul inferior de punte, maștrii, timonierii, mateloții, candidații și asistenții de punte.

Supraveghează purtarea oamenilor de sub ordinele sale și raportează secundului ori-ce neglijență sau rea voință.

Art. 213. — Răspundere.

Șeful de echipaj e răspunzător de curățenia punților și de cea exterioară a localurilor ocupate de echipaj, de obiectele de matelotagiu, de întreținerea bărcilor, arboradei, de buna conservare a părămelor, lanțurilor, ancorelor, greomentelor, velelor și de economia întrebuințare a materialului întreținerii și curățeniei.

Art. 214. — Registru de materiale.

Ține un registru în care se înscrie materialele ce primește de la magazia inspectoratului sau din comerț și nu liberează materiale fără ordinul secundului, cu care se scade din registrul său.

Secundul controlează acest registru la finele fie-cărei călătorii și înainte de a se primi alte materiale, prezentându-l comandantului spre a aproba descărcarea șefului de echipajiu cu materialele consumate.

Art. 215. — Supravegherea materialelor de matelotajiu.

Parămele și toate obiectele de matelotajiu uzate și scoase din serviciu sunt păstrate deosebit, de șeful de echipaj, spre a fi vărsate magaziei inspectoratului.

Șeful de echipaj va vizita în fie-care săptămână arborada ancorilor și lanțurilor lor, bărcile și armamentul lor, raportând secundului de toate lipsurile sau înlocuirile ce se găsește necesare.

Art. 216. — Serviciul zilnic și de cart.

Șeful de echipaj trebuie să fie pe punte, dela scularea până la culcarea echipajului, dar e scutit de serviciul de cart afară de cazuri excepționale când comandatul poate a' l pune șef de cart cu bordul tribord.

Când afară de secund nu mai e decât un ofițer, concură la serviciul de gardă.

În acest caz are răspunderea și obligațiunile funcțiunei de ofițer de gardă.

Art. 217. — Dispozițiuni la plecarea și sosirea vasului.

La sosirea în port îngrijește ca să pună în stare de funcționare vinciurile și macaralele ce servesc pentru manipulația mărfurilor.

Înainte plecării din port îngrijește ca personalul necesar pentru manevra parămelor, ancorelor și lanțurilor să fie la postul lor.

Atât la plecare, cât și la sosire, postul său este la provă, lângă secund, sub ordinele directe ale căruia se găsește la orice moment.

Indatoririle maestrului lemnar

Art. 218. — Însărcinările generale.

Maestrul lemnar are în sarcina sa calele bastimentului, pompele de cală, întreținerea în bună stare a paiolurilor și căptușelilor magaziiilor, facerea separațiilor de lemn în magazii, întreținerea în bună stare a bocaportelor și traverselor de închidere a magaziiilor, precum orice reparațiune de lemnărie și de mobilier ce se găsește necesare.

Art. 219. — Sondarea calelor în porturi.

În port maestrul lemnar, în fiecare zi, dimineața și seara, sondează calele și notează pe tabloul mașinei, predând și o notă secundului.

După orice coliziune, avarie, eșuare, maestrul lemnar sondează imediat calele bastimentului, raportând secundului.

Art. 220. — Carnetul de reparațiuni.

Maestrul lemnar ține un carnet în care notează toate reparațiile ce sunt efectuate și materialele necesare pentru reparațiile ce sunt a se mai face în cursul călătoriei.

Maestrul lemnar prezintă în fiecare zi, acest carnet secundului, care semnează de vederea lucrărilor efectuate.

La finele călătoriei acest carnet este dat comandantului, care îl înaintează inspectorului.

Art. 221. Sondarea cailor în mare

În mare, în timpul călătoriei, lemnarul va sonda, la fiecare 4 ore, toate calele vasului, trecând cotele în dreptul numărului respectiv al compartimentului din camera mașinei.

Imediat ce găsește mai mult de 9 țoli în unul din compartimente, anunță nu numai pe secund, dar și pe mecanicul de cart. Dacă pompele nu se pun imediat în funcțiune, va anunța pe comandant.

Art. 222.— Instrumentele de incendiu, supravegherea compartimentelor etanșe.

Maestrul lemnar are în primire toate instrumentele de incendiu de pe toate punțile, precum gheordele, gâturi de lebădă, pompe de mână, furtune de piele sau pânză, etc.

În fiecare săptămână controlează dacă valvulele dela compartimentele etanșe funcționează regulat.

Art. 223.— Ventilarea magaziiilor.

Maestrul lemnar are în sarcina sa închiderea și deschiderea magaziiilor și ventilatoarelor magaziiilor.

Ori de câte ori timpul e frumos și permite instalarea ventilatorilor magaziiilor, cere autorizația secundului pentru a le instala. Are grijă a le scoate și închide capacele de îndată ce se ivește timp rău.

Art. 224.— Serviciul de cart.

Maestrul lemnar este scutit de cart, dar pe timp rău și când comandantul crede necesar, îl poate face șef de cart cu bordul babord.

Art. 225.— Inlocuște pe șeful timonier.

Pe vasele unde nu este un șef timonier, ține sondele și locul, îngrijind de buna lor întreținere. În port ia pescagiul vasului, raportând secundului.

Indatoririle șefului timonier

Art. 226.— Insărcinări generale.

Șeful timonier este însărcinat cu păstrarea obiectelor de timonerie, semnale, sondaje și loch. El este răspunzător de buna întreținere a pavilioanelor și capoatelor cârmei, busolei și telegrafului

Art. 227.— Sonde și felinare.

Șeful timonier este răspunzător de buna gradație a saulelor de sondă și de buna funcționare a tuturor sondelor.

Dacă nu e un lampist la bord, șeful timonier îngrijește de felinarele busolei și telegrafului, de felinarele de drum și de felinarele de semnale.

Art. 228.— Pescagiul vasului.

În fiecare zi, în port, ia pescagiul vasului la provă și la pupă, raportând secundului, care trece în jurnalul de bord. Îngrijește ca cifrele ce indică pescagiul să fie în totdeauna curate, spre a se putea citi cu înlesnire.

CAPITOLUL IX

Poliția bordului

Art. 229.— Dispoziții generale.

Secundul face poliția bordului. Comandantul aplică pedepsele cerute de șefii direcți.

Art. 230.— Natura pedepselor și dreptul de pedepsire.

Pedepsele aplicate personalului vapoarelor S. M. R. sunt:

Avertismentul simplu,

Amendarea până la maximum unei pătrimi din salariul pe una sau două luni;

Avertisment de destituire;

Suspendarea fără leafă, până la maximum două luni;

Destituirea.

Avertismentul simplu este verbal sau scris și se pronunță de comandant în contra ori-căruia din personalul bordului care a comis o greșală ușoară în serviciu. Amendarea până la 10 lei maximum se pronunță de comandant. Amendarea până la 20 lei maximum se pronunță de inspectorul vapoarelor, iar pentru amenzi mai mari de 20 lei se cere aprobarea Direcțiunii pe cale ierarhică.

Amenzile aplicate de comandanți sau de inspector se raportează Direcțiunei.

Avertismentul de destituire se dă de Direcțiune, în urma raportului comandantului, pe cale ierarhică.

Suspendarea se pronunță de Direcțiune în urma unui raport motivat al comandantului, înaintat pe cale ierarhică.

Destituirea se pronunță de Direcțiune și în urma unui raport motivat al comandantului și a cercetărei făcute de inspectoratul va-poarelor.

Art. 231.— Aplicarea amenzilor.

Amenzile ușoare, dela 1 până la 5 lei, se dau: pentru întârziere în oraș, neglijență în serviciu, necurățenia personală sau a obiectelor de a căror curățenie e însărcinat omul, neîndeplinirea serviciului cu bună voință, beție în oraș și incapacitate de lucru din cauza beției, când aceasta nu se repetă des, introducerea de băuturi spirtoase, stricăciuni cauzate din neîngrijire, purtare necuviincioasă către superiori sau călători.

Amenzile grele dela 5 la 10 lei se dau pentru plecare dela bord fără voie, părăsirea serviciului comandat, nesupunerea la ordinele superiorilor, insulta, amenințarea și lovirea camarazilor, înșelăciuni și stricăciuni cu voință.

Pentru obiectele aruncate și stricăciuni produse cu voință, afară de amendă se va imputa vinovatului costul obiectului dispărut sau stricat.

Pentru cazuri mai grave se aplică amenzi mai mari de 10 lei.

Art. 232.— Insulte, amenințări sau lovirea superiorului.

Insulta, amenințarea sau lovirea unui superior atrag după sine arestarea vinovatului, destituirea și debarcarea lui la întoarcerea în țară, predându'l autorităților portului.

Art. 233.— Suspendarea din serviciu.

Suspendarea pe timp mărginit se pronunță de Direcțiune, atât contra ofițerilor cât și contra echipajului.

Comandantul poate ordona, în cazuri grave, suspendarea și ca urmare debarcarea imediată a unui om din echipaj, raportând ierarhic motivele care l-au obligat la aceasta.

După expirarea termenelor de suspendare omul se îmbarcă pe alt vapor.

Art. 234.— Destituirea.

Destituirea este ultima pedeapsă ce se aplică personalului S. M. R. Destituirea atrage după sine pierderea drepturilor de a mai fi imbarcat pe vre-unul din vasele S. M. R., pierderea dreptului dela casa de pensii și ajutor și trecerea omului în registrul de destituiți.

Destituirea se pronunță la Direcțiune în urma raportului motivat al comandantului și anchetei făcute de inspector.

CAPITOLUL X

Cereri și reclamațiuni

Art. 235. — Dreptul de reclamațiuni.

Orice om din personalul vasului care are de făcut o cerere sau reclamațiune, o va face înaintea comandantului, rostind-o cu liniște și cuviință.

Comandantul va lua măsurile convenite. Cererile și reclamațiunile care urmează a fi satisfăcute de Direcțiune se vor face în scris și se înaintează pe cale ierarhică.

Art. 236.— Dreptul de reclamație al oamenilor suspendați din serviciu.

Omul din echipaj suspendat are dreptul de reclamație Direcțiunii S. M. R. sau inspectoratului. Reclamația o va prezenta în scris în termeni cuviincioși și pe cale ierarhică. Reclamantul va fi însă în totdeauna imbarcat pe alt vas, în cazul când Direcțiunea S. M. R. ar găsi apărarea lui fondată.

CAPITOLUL XI.

Prescripțiuni finale.

Art. 237.— Interzicerea de a se face speculațiuni la bord.

Comandantul, ofițerii, medicii, mecanicii și în genere, tot echipajul trebuind să se devoteze exclusiv intereselor S. M. R., ori-ce speculă personală la bord este interzisă, sub pedeapsă de destituire a persoanei imbarcate, sub ori-ce titlu, care ar fi înfrânat această dispozițiune.

Art. 238 — Locuința la bord.

Nimenea nu poate ocupa la bord de cât locul acela ce i s'a destinat.

Nici un ofițer nu poate ceda cabina sa unui călător fără autorizațiunea comandantului.

*Art. 239. — Interzicerea de a se primi la bord femei străine
Autorizarea de a călători soțiile personalului.*

Ori-cine făcând parte din personalul bordului, care și-ar permite a primi în cabina sa o damă călătoare, va fi imediat suspendat.

Nici o damă alta afară de călătoare și cameristele bordului nu pot fi tolerate a petrece noaptea la bord.

Afară de autorizația specială și formală din partea Direcțiunii este strict interzis comandantului, ofițerilor și mecanicilor de a și lua cu dânșii soțiile în călătorie, fie chiar ca călătoare.

Art. 240. — Precauțiuni privind luminele la bord.

Nu se va putea întrebuița nici pe punte, nici în interiorul vasului, în mișcare sau în stațiune, nici un foc descoperit.

Nimenea nu se va putea servi la intrarea în magazii, în lipsă de lămpi electrice, de cât cu felinare închise cu site metalice și iluminate cu ulei sau lumânări.

În saloanele și cabinele călătorilor, în cabinete și closete, precum și în ori-ce altă parte locuită a vasului de către ofițeri, oameni din echipaj și ori-ce alt funcționar, lumânările ce se vor întrebuița eventual vor fi așezate în globuri de sticlă.

Lămpile sau lumânările din toate părțile interioare ale vasului se vor aprinde și stinge de oamenii însărcinați special cu acest serviciu.

Toate dispozițiunile de mai sus se vor supraveghea de aproape de către comandant, ofițerii sau maștrii însărcinați de comandant cu aceasta.

Art. 241. — Alarma în caz de incendiu.

În caz de incendiu la bord, este datoria celui ce l'a observat cel dintâiu a da alarma, anunțând imediat pe comandant și pe ofițerul de serviciu.

Alarma se va da prin sunete repetite de clopot, la auzirea cărui semnal toți se vor duce la locul incendiului, luând locul destinat prin rolul de incendiu.

Comandantul este dator a instrui o-dată pe săptămână pe subalternii săi în privința măsurilor ce trebuiesc luate în asemenea împrejurări.

Art. 242. — Furturi la bord.

Întâmplându-se un furt la bord, fie în timpul navigației, fie în port, comandantul va ordona secundului să cerceteze și să caute obiectele furate.

Dacă se naște vre-o bănuială, se pot cerceta și călătorii, dar numai acei de clasa III-a, procedându-se cu cea mai mare prudență.

Recunoscându-se culpabil, i se va confisca obiectul, și de se va găsi cu cale, culpabilul se va preda autorităților competente la sosirea în primul port.

Art. 243. — Introducerea băuturilor spirtoase.

Fără autorizața comandantului este absolut interzis personalului de echipagiu a introduce la bord vinuri sau spirtoase; înfrângerea acestei dispozițiuni se consideră ca o încercare de contrabandă

Art. 244. — Interzicerea jocurilor de noroc.

La bord jocurile de noroc sunt absolut interzise pentru personalul vasului.

Art. 245. — Reclamațiuni pentru hrana proastă.

Secundul, al II-lea ofițer, șeful mecanic și intendentul raportează comandantului toate reclamațiunile relative la hrana oamenilor puși sub ordinele lor directe.

Călătorii sunt în drept a cere comandantului sau secundului să le pună la dispozițiune registrul de reclamațiuni pentru a putea însemna într'însul plângerile ce ar avea de făcut.

Art. 246. — Impedizarea de năvălire a vânzătorilor, intermediarilor, etc.

La sosirea în port comandantul este dator a lua toate măsurile pentru a evita năvălirea la bord a vânzătorilor, intermediarilor sau oricăror alți indivizi a căror prezență ar constitui un neajuns pentru călători, sau un pericol pentru bastiment.

Lista de alimente pe cantități și de mesele la care are dreptul personalul imbarcat pe vapoarele S. M. R.

Echipagiul

8 ore a. m.

G u s t a r e a

Cafea sau ceai cu brânză 100 grame, sau măsline 100 grame.
Cașcaval 70 grame
Costițe 70 grame.

12 ore

Prânzul

O supă din carne cu zarzavat, orez sau diferite paste (fără carne).

O mâncare cu carne sau pește.

6 ore p. m.

Cina

O mâncare cu carne sau pește.

Cafea sau ceai.

Duminica și sărbătorile la prânz pe lângă rațiile stabilite mai sus se va mai da și vin 375 mililitri.

Mâncări de post se pot da odată pe săptămână în port, iar pe mare de două ori.

Mămăligă cu brânză odată pe săptămână.

Mămăligă nu se dă de cât cu brânză.

Cantități zilnice de alimente.

În port : o pâine de un kilogram.

În mare : 750 grame galete.

Un kilo malai numai când se dă brânză.

400 grame carne proaspătă (în port).

350 grame carne conservată (în mare).

600 grame pește proaspăt (în port).

500 grame pește conservat (în mare).

Varză, sau cartofi, sau legume, fasole sau mazăre :

400 grame pe zi când se gătesc cu carne și

650 grame pe zi când se gătesc de post.

Zarzavaturi pentru supă și cele-alte ingrediente după necesitate.

Brânză ca mâncare 250 grame, însă numai la prânz sau seara.

Cafea, ceai cât e necesar, iar zahărul se va da în mână câte

50 grame pe zi fie-cărui om.

Orez, paste făinoase la supă 50 grame.

" " " " mâncare 250 grame.

Pâine se dă în mare trei zile după plecarea din port.

Carne proaspătă se va da în mare o zi după plecarea din port.

Iarna se va putea da carne proaspătă până la 4 zile după plecarea din port.

Maestrii

Primesc hrana echipajului cu îmbunătățile următoare :

La prânz și cină

Un fel de mâncare sau friptură ca la ofițeri și un sfert litru vin pe zi.

Ofițerii

8 ore a. m.

G u s t a r e a

În port cafea cu lapte și unt proaspăt.

În mare " " " conservat și brânză sau ceai cu mezeluri compuse din salam, sau costițe, sau două ouă.

Dacă e în port, o friptură de carne de vacă.

12 ore.

P r â n z u l.

O mâncare de carne sau pește.

O friptură cu salată.

Dezert compus din : brânză și fructe proaspete în port, uscate în mare.

Cafea.

Vin 375 grame.

6 ore p. m.

Cina.

Supă din carne.

O mâncare din carne sau pește.

O friptură cu salată.

Dezert compus din : brânză, fructe proaspete în port, uscate în mare.

Cafea.

Vin 375 grame.

În port se poate da odată pe săptămână mâncări de post, iar în mare de două ori.

Duminica și sărbătorile la dezert se vor da și prăjituri.

În mare friptura va fi de pasăre, iar mâncările cu carne conservată sau pește conservat.

Ministrul Lucrărilor publice,

Ion C. Grădișteanu.