

LEGI ȘI REGULAMENTE

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice ;

Avînd în vedere încheierea No. 19 din ședința dela 17 Aprilie 1911, a consiliului comunal al comunei Galata, din județul Iași, cum și dispozițiunile cuprinse prin articolul 10 din legea drumurilor și articolul 13 din regulamentul ei de aplicare ;

Decidem :

Clasăm sub denumirea de «Șoseaua comunală din șoseaua vicinală Trei-Fintîni, Valea Adîncă, Gara Ciurea la mănăstirea Cetățuia», drumul ce pleacă dela kl. 1+205 al soselei vicinale Trei-Fintîni Valea Adîncă Gara Ciurea și duce la mănăstirea Cetățuia, legînd această mănăstire direct cu orasul Iași.

Lungimea acestei șosele este de 1 360 metri.

Data la 14 Maiu 1911.

Ministrul lucrărilor publice, **B. Delavrancea**

No. 12.889

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice ;

Avînd în vedere încheierea consiliului general al județului Romanați No. 967 din 21 Martie 1884, votul aceluiaș consiliu din ședința dela 21 Februarie 1909, procesul-verbal No. 6 al consiliului general al județului Dolj, diu ședința dela 11 Noembrie 1910 și dispozițiunile art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare ;

Decidem :

Clasăm sue denumirea de «Șoseaua vicinală Caracal-Dăbuleni», drumul care pleacă din orașul Caracal, trece prin comunele Fedea Svorsca-Amărăștii-de-Sus, Amărăștii de Jos, din județul Romanați, trece pe teritoriul domeniului Coroanei Sadova, din județul Dolj și ajunge în comuna Dăbuleni, județul Romanați, la kl 2+445 al șoselei vicinale Dăbulenii-Corabia.

Lungimea acestei șosele este de 43+456 kilometri.

Data la 18 Maiu 1911.

Ministrul lucrărilor publice, **B. Delavrancea**

No. 13.717

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României :

Le toți de față și viitori sănătate:

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul de război sub No. 11.148/911,

Am decretat și decretăm :

Art. I. Regulamentul asupra transporturilor militare pe căile ferate se aprobă de Noi după cum urmează :

Regulament asupra transporturilor militare pe calea ferată

Art. 1. Regulamentul asupra transporturilor militare pe calea ferată cuprinde :

Partea I. Transporturile din timp de pace ;

Partea II. Transporturile din timp de război ;

Partea III. Reguli de observat în transporturile pe căile ferate în timp de pace și de război.

PARTEA I

Transporturile din timp de pace

CAPITOLUL I

Organizarea serviciului pentru executarea transporturilor militare în timp de pace

§ 1

Art. 2. Pe cât se poate transporturilor din timp de pace se execută fără a se împedica exploatarea comercială a căilor ferate,

Organe de direcțiune

Art. 3. Transporturile militare din timp de pace sunt executate conform regulilor de exploatare ale direcțiunii generale a căilor ferate române, cu excepțiunile cuprinse prin prezentul regulament.

Pregătirea însă a acestor transporturi, precum și luarea măsurilor speciale de execuțiune, cad în sarcina următoarelor organe :

A. Statmajorul general al armatei

Art. 4. Statmajorul general al armatei are următoarele atribuțiuni :

1) Pregătirea transporturilor din timp de pace pentru concentrări, manevre sau încercări de mobilizare, precum și a transporturilor de război.

Toate aceste lucrări se întocmesc de biroul transporturilor la care vor lua parte un funcționar sau mai mulți delegați din partea direcțiunii generale a căilor ferate române ;

2) Examinarea tuturilor proiectele de linii noi ale Statului, județelor sau ale particularilor, cu privire la operațiunilor militare.

Statmajorul general al armatei va fi consultat spre ași da avizul din punctul de vedere strategic asupra oricărui proiect nou de cale ferată.

B. Comisiunea superioară de căi ferate

Art. 5, Studiază și ia toate măsurile pentru ca transporturile din timp de pace și din timp de război să se poată efectua în condițiunile cele mai bune.

Această comisiune se compune din :

1) Șeful statmajorului general, ca președinte, sau în lipsă, subșeful de statmajor general ;

2) Directorul general al căilor ferate române sau subdirectorul ca delegat al său ;

3) Șefii secțiunilor din stat majorul general al armatei ;

4) Directorul geniului din ministerul de război ;

5) Doi funcționari superiori din direcțiunea generală a căilor ferate ;

6) Șeful biroului transporturilor din stat-majorul-general, care va îndeplini și funcțiunea de secretar.

Art. 6 Principalele atribuțiuni ale comisiunei superioare de căi ferate sunt :

1) Coordonarea relațiunilor dintre organele căilor ferate și autoritățile militare pentru aducerea la îndeplinire a transporturilor militare ;

2) Stabilirea în mod definitiv a transporturilor de război pregătite de biroul transporturilor din stat-majorul-general ;

3) Studiarea condițiunilor ce trebuie să îndeplinească mate-

rialul rulant și modul său de amenajare, în vederea transporturilor militare, precum și modificările de adus materialului existent ;

4) Studierea modului de întreținere a trupelor de căi ferate ;

5) Studiază modalitatea de transport pentru toate cazurile neprevăzute în acest regulament.

Art. 7. Lucrările comisiei de căi ferate vor fi consemnate într'un registru de procese-verbale, ținut de stat-major-general al armatei și vor fi semnate de toți membrii prezenți.

Lucrările prevăzute la art. 6, alin. II sunt supuse aprobării ministrului de război, iar celelalte vor deveni executorii pentru toate organele căilor ferate sau militare îndată ce au fost aprobate de ministerul de război și ministerul lucrărilor publice.

C. Direcțiunea generală a căilor ferate

Art. 8. la dispozițiuni pentru a se aduce la îndeplinire toate transporturile din timp de pace pregătite de stat-majorul-general al armatei, precum și lucrările comisiei superioare de căi ferate, cari se referă la chestiuni ce sunt de rezortul ei.

Art. 9. Pregătește instrucțiunile pentru executarea în condițiunile cele mai bune, a transporturilor de război stabilite de comisiunea superioară de căi ferate.

Organe de executare

Art. 10. Ca organe executive directe, în tot ce privește transporturile militare, sunt :

a) Șefii de gară pentru transporturile prevăzute la articolul 30, aliniatul a ;

b) Inspecțiunile de mișcare pentru transporturile prevăzute la articolul 30, aliniatul b ;

c) Serviciul central de mișcare (dela direcțiunea generală a căilor ferate române), pentru transporturile prevăzute la articolul 30, aliniatele c și d.

Art. 11 Direcțiunea generală a căilor ferate va ține la curent stat-majorul-general al armatei, cu toate modificările de natură a interesa transporturile militare, ce s'ar aduce liniilor existente, precum : schimbări de traseu, recordamente noi, construcții de căi duble, prefaceri de gări, instalațiuni de cheiuri, alimentări de apă, depozite de mașini, aprovizionări de combustibil, etc.

D. Biourul transporturilor din stat-majorul-general al armatei

Art. 12. Biourul transporturilor din stat-majorul-general al

armatei este însărcinat cu pregătirea tuturor lucrărilor de transport, cu pregătirea lucrărilor prevăzute la articolul 6, cu privigherea execuțiunii hotărârilor comisiunii superioare de căi ferate și cu verificarea și îndrumarea lucrărilor comisiunilor militare de studii depe lângă căile ferate.

§ 2

Comisiuni militare de studii pe lângă căile ferate

Art. 13. Pentru pregătirea personalului militar necesar la formarea comandamentelor de linii în timp de războiu, se înstitue pentru fiecare corp de armată cite o comisiune militară de studii.

În timp de război aceste comisiuni se transformă în comandamente de linii.

Art. 14. O comisiune militară de studii se compune din :

- 1) Un ofițer superior de stat major, ca președinte ;
- 2) Un căpitan sau ofițer superior de statmajor ;
- 3) Un locotenent sau căpitan din trupele de pionieri sau comunicații ca membru.

Acest personal va lucra la comisiune în mod intermitent, ori de cite ori va fi nevoie și în cazurile prescrise la acest regulament restul timpului va fi întrebuințat de comandamentul sau trupa din care face parte.

Art. 15. Comisiunea militară de studii va avea biuroul său chiar în localul de reședință al uneia din inspecțiunile de mișcare care cade în regiunea corpului de armată.

Art. 16. Atribuțiunile ofițerilor din comisiunile militare de studii sunt ;

1) Să cunoască liniile cu instalațiunile lor din cuprinsul comandamentului, precum și materialul rulant ;

2) Să cunoască în detaliu serviciul de exploatare pe căile erate ;

3) Să studieze și să propună autărității militare toate îmbunătățirile de adus stării actuale a liniilor, instalațiunilor, materialului rulant și rechizitelor în vederea transporturilor militare :

4) Să asiste la imbarcarea și debarcarea trupelor pe timpul experiențelor, exercițiilor periodice și manevrelor și ori de cite ori se fac transporturi militare mai importante ;

5) Șeful comisiunii va trimite la finele fiecărui an, statmajo-

rului general al armatei, prin comandamentul respectiv, o dare de seamă asupra lucrărilor comisiunii în acest interval de timp.

Art. 17. Ofițerii din comisiunile militare de studii nu au nici un amestec cu organele căilor ferate.

Pentru tot ce-i poate interesa, ei se vor adresa direct inspectorilor de mișcare, șefilor diviziilor de întreținere și inspectorilor de tracțiune, cari sunt autorizați a le da toate explicațiunile necesare.

Art. 18. Ofițerii din trupele de pionieri sau comunicații vor funcționa cel mult doi ani în comisiunile militare de studii, după care statmajorul general va dispune schimbarea lor.

Comandamentele vor regula serviciul ofițerilor din comisiune astfel ca ei să poată să-și îndeplinească însărcinările ce le incumba ca membri în aceste comisiuni.

§ 3

Numirea personalului comisiunii superioare de căi ferate și comisiunilor de studii

Art. 19. Se consideră de drept membri în comisiunea superioară de căi ferate personale cari ocupă efectiv funcțiunile indicate în componerea acestei comisiuni, fără a mai fi nevoie de o numire specială.

Funcționarii (art. 5, alin. 5) din direcțiunea generală a căilor ferate române vor fi desemnați pentru fiecare întrunire a comisiunii de către direcțiunea generală a căilor ferate române, după natura chestiunilor ce sunt a se trata în acea întrunire.

Art. 20. Ori de câte ori se fac schimbări în acest personal, ministerul de război de o parte și direcțiunea generală a căilor ferate române de alta, își fac cunoscut reciproc numele persoanelor cari, conform acestui regulament, fac parte din comisiunea superioară de căi ferate și din comisiunile militare de studii.

Art. 21. Membrii comisiunii superioare de căi ferate, ofițerii din biroul transporturilor dela statmajorul general, și ofițerii comisiunilor militare de studii se vor considera, în ce privește transportul lor pe calea ferată, ca funcționari ai drumului de fier, și în această calitate vor avea dreptul la liber parcurs: membri comisiunii superioare de căi ferate și ofițerii dela biroul transporturilor pe toate liniile, iar ceilalți în regiunea a două inspecțiuni de mișcare. Ei vor putea, în interesul serviciului, călători cu orice tren.

CAPITOLUL II

Reguli și acte necesare pentru executarea transporturilor militare în timp de pace

§ 4

Organe cari ordonă transporturile

Art. 22. Transporturile militarilor izolați sau ale detașamentelor, în interesul serviciului se fac pe socoteala statului și se ordonă de autoritățile următoare :

1) *De comandanții de corpuri sau șefii de serviciu, în corpurile sau serviciile lor, în cazurile următoare :*

a) Elevilor din școalele militare pentru ducerea lor în vacanță sau concediu de convalescență, precum și pentru întoarcere ;

b) Ofițerilor, șefilor de muzici, subofițerilor reangajați și funcționarilor civili ai armatei în caz de mutări sau detașări mai mari de cinci luni, de orice natură ar fi. La acest transport au drept și familiile lor (mamă, soție și copii), doici sau guvernante, ordonante, servitori și toate bagajele familiei ;

c) Familiile (mamă, soție, soră și copii) ofițerilor, șefilor de muzică, subofițerilor reangajați, precum și doicilor sau guvernantelor, ordonanțelor, servitorilor și bagajelor lor, când în caz de schimbare de garnizoană ei călătoresc cu trupa pe jos ;

d) Ofițerilor, șefilor de muzică, subofițerilor reangajați și funcționarilor civili ai armatei în caz de călătorie în interes de serviciu, care provoacă o lipsă sau detașare dela corpul sau serviciul din care fac parte mai mică de 5 luni atât la ducere, cât și la întoarcere. Pentru lipsă sau detașare mai mare de 10 zile ofițerii mai au dreptul și la transportul unei ordonauțe și a cantității de bagaje prevăzute în tabloul anex. No. 1, iar ceilalți și la transportul bagajelor dela aceeași anexă ;

e) Gradele inferioare când sunt mutate sau detașate ,

f) Când ofițerul este mutat sau dislocat într'un serviciu comandat, are dreptul și la transportul cailor și al unui conductori Dacă acest din urmă, trebuie să se întoarcă în garnizona de de plecare, i se va acorda și transportul pentru întoarcere ;

g) Pentru trimiterea la corp a a recruților cari nu pot fi întocmiți în detașamente, a dezertorilor și a nesupușilor, precum și a însoțitorilor lor ;

l) Pentru transportul ofițerilor în altă garnizoană și înapoi sau pînă la frontieră și înapoi în scopul de a și cumpăra cai de serviciu, precum și pentru transportul acestor cai în garnizoana ofițerului. Ofițerii vor avea dreptul și la transportul unei ordonanțe, pentru ducere și întoarcere. În caz cînd ofițerul nu și-a cumpărat cai i se vor imputa foile de drum ;

.) Ofițerilor și gradelor inferioare cu cai și însoțitorii lor, pentru ducere și întoarcere, cînd iau parte la alergări.

,) Ofițerilor de rezervă, împreună cu cailor de serviciu și însoțitorii lor, pentru ducere și întoarcere, cînd sunt chemați la parazi, gărzi și orice serviciu comandat. De asemenea gradele inferioare din orice element al armatei, precum și cailor lor de serviciu, pentru ducere și întoarcere, în cazurile dela aliniatul precedent (exceptîndu-se venirea la schimbul ordinar) și cînd distanțele de mers întrec 40 km pentru oamenii pe jos și 80 km pentru cei călări ;

l) Ofițerilor chemați pentru a depune examen. Căpitanii chemați la examenul de maior au drept și la transportul unui cal cu conductorul său ;

l) Gradele inferioare, trimise a depune examen în alte garnizoane, fie pentru înaintare sau alte funcțiuni speciale, pentru ducere și întoarcere ;

m) Pentru o ordonanță a ofițerilor generali și superiori, în orice deplasări făcute de aceștia în interesul serviciului ;

n) Ofițerilor și gradelor inferioare intrate sau eșite din spitalele militare, aflate în alte garnizoane, pentru ducere și întoarcere ;

o) Ofițerilor și gradelor inferioare trimise pentru contravizită medicală la divizie sau corp de armată pentru ducere și întoarcere ;

p) Ofițerilor, șefilor de muzici, funcționarilor civili ai armatei, gradelor inferioare și bagajele prevăzute la tabela No. 1, pentru ducere și întoarcere, cînd, în baza unui concediu medical, călătoresc în țară, sau pînă la frontieră cînd călătoresc în străi nătate. La acest transport au drept și familiile (soție și copiii) ofițerilor, șefilor de muzici, funcționarilor civili ai armatei și subofițerilor reangajați. Ofițerii au drept și la transportul unei ordonanțe ;

r) Ofițerii pedepsiți cu închisoare cînd execută pedeapsa în altă garnizoană, cînd sunt dați în judecata tribunalelor militare sau sunt chemați ca martori de aceste tribunale sau de tribunalele ordinare în afaceri corecționale sau criminale ;

s) Gradelor inferioare și escortei lor pedepsiți cu închisoare, cînd execută pedeapsa în alte garnizoane, cînd sunt dați în judecata tribunalelor militare sau sunt chemați ca martori la aceste tribunale ;

l) Gradelor inferioare și escortei lor chemați ca martori sau dați în judecata tribunalelor ordinare pentru ducere și întoarcere, numai în afaceri criminale sau corecționale ;

u) Ofițerilor trimiși a se presenta înaintea consiliilor de reformă ;

v) Familiei (mamă, soție și copii) și corpului ofițerului decedat în activitate sau disponibilitate, (în caz cînd înmormintarea va avea loc în altă localitate decît aceea unde a decedat ofițerul) ;

w) Familiilor (mamă, soție și copii) ofițerilor, șefilor de muzică, subofițerilor reangajați și funcționarilor civili ai armatei decedați, precum și doicilor sau guvernantelor, servitorilor și bagajelor lor, dela orașul unde a decedat ofițerul pînă la locul unde familia își stabilește domiciliul ; Acest transport se va acorda numai pînă la șase luni dela data decesului ;

z) Ofițerilor, șefilor de muzică, funcționarilor civili ai armatei și subofițerilor reangajați și trecuți în poziție de retragere, reformați și trecuți în poziție de disponibilitate, pentru suprimare de funcție, licențiere de corp, întoarcere din captivitate și infirmități, în timp de șase luni dela schimbarea poziției lor, dela garnizoana unde se găsesc și pînă la gara cea mai apropiată de localitatea unde își stabilește domiciliul ; la acest transport au dreptul și familiile lor, (mamă, soție și copii), doicile și guvernantele, servitorii și toate bagajele familiei.

2) *De comandantii de corp de armată și divizii :*

a) Pentru transportul ofițerilor și gradelor inferioare, prevăzute la art. 22, alin. I și pentru oricare alte transporturi de grade inferioare, ce trebuiesc făcute în contul Statului ;

b) Pentru transportul detașamentelor pînă la efectivul unei companii, escadron sau baterie inclusiv.

3) *De ministerul de rasboi ;*

Pentru tot felul de transporturi de ofițeri și grade inferioare, făcute în interes de serviciu, pe lîngă cazurile prevăzute la art. 22, alin. I și II și pentru transportul detașamentelor mai mari decît efectivul prescris la art. 22, alin. II.

Art. 23. Comandanții de corp de armată în cazuri urgente și bine justificate, pot ordona transporturile dela art. 22, alin. III, rămânând ca în urmă să ceară aprobarea ministerului.

Art. 24. Transporturile de materiale, fără trupe, nu se execută decît în virtutea ordinelor de transport liberate direct :

a) De către ministerul de război ;

b) De către comandanții corpurilor de armată și diviziilor, numai în ce privește materialul din depozitele comandamentelor și pentru a satisface necesitățile de serviciu din acele comandamente ;

c) De șefii de corp sau servicii, pentru materialele a căror greutate totală nu trece de 250 kg.

Art. 25. Organele de cale ferate nu sunt responsabile, nici ținute a controla dacă organul militar care ordonă un transport militar în contul Statului are sau nu acest drept.

Ele vor executa transportul, rămînînd ca ministerul de războiu să facă direct resposabile organele sale abusive sau greșite.

§. 5.

Anunțul de transport

Art. 26. Orice transport militar ce se execută pe calea ferată, contul Statului, dă loc la două formalități distincte :

1) Anunțarea transportului ; și

2) Liberarea foilor de drum.

Art. 27. Anunțul de transport model No. 2 se va trimite stațiunii de plecare în cazurile prevăzute la art. 22. Șefii stațiunilor vor semna și înainta imediat prin prezentatorul anunțului chitanță de primire, atașată la acel anunț.

Art. 28. În principiu, anunțul de transport se face de șeful corpului de trupă sau al detașamentului.

Art. 29. Transporturile de materiale neînsoțite se anunță de șeful depozitului sau al corpului ce le expediază.

Art. 30. Anunțurile de transport se trimit :

a) Șefului stațiunii de plecare, și cel puțin cu 24 ore înainte de data plecării, cînd este a se transporta detașamente mici pînă la 240 oameni sau 36 cai, adică pentru al căror transport nu e nevoie de mai mult de 6 vagoane ;

b) Inspecțiunilor de mișcare de cari depind gările de unde urmează să se pornească transporturile (vezi tabloul No. 2), și ce

puțin cu trei zile înainte de ziua plecării, cînd este a se transporta detașamente pînă la efectivul unui regiment de infanterie, de cavalerie sau artilerie, ori materiale pentru al căror transport nu este nevoie de mai mult de 150 vagoane ;

c) Serviciului central de mișcare (direcțiunea generală a căilor ferate), și cel puțin cu cinci zile înainte, pentru transporturi de detașamente pînă la efectivul unei divizii ;

d) Direcțiunii generale a căilor ferate (serviciul central de mișcare), prin stat-majorul general (biourul transporturilor), și cel puțin cu cinci zile înainte, pentru transporturi mai mari de o divizie sau pentru transporturi de trupe cari aparțin la mai multe corpuri de armată. Anunțul de transport făcut de minister în acest caz constă în un ordin coprinzînd toate datele arătate în anunțul model No. 2.

Art. 31. În perioada campaniei de cereale, cu începere dela 1 August, transporturile izolate de trupe nu se vor face decît în urma unei înțelegeri speciale a stat-majorului general și a direcțiunii generale a căilor ferate.

Art. 32. Când inspecțiunea de mișcare nu staționează în aceeaș localitate cu trupa ce este a se transporta, anunțurile de transport și răspunsurile la anunțuri se trimit telegrafic autorităților arătate la art. 30 și conform modelului No. 3 anexat la acest regulament.

Orice stațiune de căi ferate căreia i se prezintă un asemenea anunț este datoare să-l transmită de urgență inspecțiunii de mișcare respective, întocmai ca o telegramă de serviciu.

Art. 33. Autoritățile militare care anunță transporturile și organele căilor ferate, către care sunt adresate anunțurile, vor lua îndată măsuri ca transporturile să se poată efectua fără întîrziere și la data indicată în anunț.

Art. 34. Șeful stațiunii care primește un anunț de transport este ținut ca să înapoieze șefului militar dela care s'a primit anunțul răspunsul din josul anunțului, complectat și semnat de dînsul, cu cel puțin 12 ore înainte de ora plecării.

Orice întîrziere sau neprezentarea la ora fixată a unității ce trebuie să îmbarce atrage anularea trenului și, în unele cazuri, despăgubiri pecuniare către administrația căilor ferate; în contul vinovatului.

Art. 35. Dacă anunțul este primit de inspecția de mișcare sau de serviciul central de mișcare, în cazurile prevăzute la art. 30, alin.

b c și *d*, aceste organe, după ce stabilesc trenurile cerute, le fac cunoscut șefului stațiunii de plecare, sau șefilor acelor stațiuni, cînd sunt mai multe unități cari trebuie să plece din mai multe puncte. Acești șefi de stațiuni trimit apoi șefilor militari respectivi detaliile trebuincioase, după cum se arată la art. 34, alin. 1 și iau măsurile de executare.

Art. 36. În cazuri urgente, justificate prin ordinele de mișcare, anunțarea transportului, poate fi făcută și în termene mai scurte de cît cele fixate la articolele precedente

Art. 37. Anunțarea nu va avea loc cînd urmează a se transporta militari izolați sau detașamente mai mici de 20 oameni sau material al cărui volum sau greutate nu ar întrece capacitatea unui vagon de marfă.

Art. 38. Ori de cîte ori mersul trenurilor se schimbă, direcțiunea generală a căilor ferate este datoare a trimite cîte două exemplare din libretul indicator al mersului trenurilor de călători și de marfă, precum și graficile respective :

- 1) Ministerului de război ;
- 2) Comisiunii superioare de căi ferate (statmajorului general, biroul transporturilor) ;
- 3) Comisiunilor militare de studii ;
- 4) Comandanților corpurilor de armată și ai diviziilor.

§ 6

Liberarea foilor de drum

Art. 39. Orice transport pe calea ferată în conțul Statului se execută în baza unei foi de drum model No. 4.

Art. 40. Foile de drum se liberează la plecarea celor în drept de către șefii de corpuri sau servicii, de către comandanții de garnizoană și de serviciile intendențelor de cari depinde corpul sau materialul ce urmează a se transporta pe baza ordinelor de transport date de autoritățile în drept, arătate la art. 22. Foi de drum se dau separate pentru fiecare fel de tren cu care se efectuează transportul adică : tren accelerat, de persoane, de marfă sau tren special militar.

Art. 41. Ori de cîte ori este a se efectua transporturi gratuite (în condițiunile art. 22), autoritățile în drept a libera foi de drum sunt obligate a declara pe foi că transportul este gratuit.

Dacă se întîmplă ca bagajele și materialele unui corp de trupă

sau detașament, cu drept la transport gratuit, să nu poată fi transportate în acelaș tren, ci să fie nevoe a le transporta în urmă cu un tren de marfă sau după un timp mai îndelungat și pentru ca direcția căilor ferate să-și poată exercita controlul, în asemenea cazuri se va specifica în foaia de drum cu care se efectuează transportul, că:

Ele sunt bagajele și materialele regimentului, companiei sau detașamentului, dislocat cu foaia de drum No. . . . , din . . .

În ce privește dreptul de a ordona asemenea transporturi, se va urma după regulile stabilite la art. 22.

Art. 42. Personalul însărcinat a libera foi de drum pe calea ferată ține un tablou deschis, model No. 5, în care trece treptat orice foaie liberată, în ordinea numerotării ce o are dată de minister.

Acest tablou, încheiat la finele fiecărei luni, cu o copie de pe el și cu toate actele în baza cărora s'au eliberat foile, formate în dosar, se înaintează direct serviciului intendenței corpului de armată sau comandamentelor independente cari, după ce l'a verificat, îl înaintează ministerului.

Serviciul intendenței dela divizii sau dela comandamentele independente este însărcinat cu contul general al foilor de drum. El nu este descărcat de foile întrebunțate decît după ce tabloul, menționat mai sus, a fost verificat de direcția controlului din minister și un exemplar a fost înapoiat vizat. Odată cu înapoierea tabloului vizat, se dă ordin de descărcare și de imputația foilor liberate în mod neregulat, contrariu dispozițiunilor acestui regulament.

Art. 43. Ministerul de războiu ține cont curent pentru foile de drum liberate, numai cu diviziile sau cu alte comandamente independente. Fiecărui corp de trupă, garnizoană sau serviciu, i se vor da carnete de foi de drum, pentru care se va ține de comandamentele respective, socoteală, spre a se cunoaște în tot momentul numărul de foi aflate asupra lor, precum și cele întrebunțate.

Art. 44. Dacă la punctul de plecare nu ar fi un însărcinat cu liberarea foilor de drum model No. 4 și dacă urgența transportului de efectuat nu permite a se aștepta sosirea acelor foi dela autoritatea în drept a le libera, în asemenea cazuri foia de drum se înlocuiește cu o copie de pe ordinul de mișcare, certificat de șeful detașamentului, arătînd în litere: Efectivul trupei, greutatea și felul bagajelor, precum și itinerariul ce are să urmeze.

Acest act va fi primit de administrația căilor ferate ca și o foaie de drum în regulă.

În asemenea cazuri, șeful corpului din care face parte detașamentul va raporta cazul și va trimite diviziei sau comandamentului respectiv, pe cale ierarhică, o copie de pe ordinul de certificarea menționată mai sus. Acesta le va înainta ministerului spre a servi ca act la lichidarea foilor de drum.

CAPITOLUL III

Trenurile întrebuițate pentru transporturile militare

§ 7

Felul trenurilor

Art. 45. Transporturile militare se efectuează ¹⁾:

- 1) Cu trenuri ordinare;
- 2) Cu trenuri speciale militare.

1) Transporturi cu trenuri ordinare

Art. 46 Transporturile militare se vor efectua cu trenuri ordinare în modul următor:

- 1) Cu trenuri de persoane:

a) Pentru toate transporturile de personal militar și bagajele lor arătate în tabela No. 1 făcute în contul Statului;

b) Pentru detașamentele și materiale ce le însoțesc, afară de trăsuri sau materii explozibile ori incendiabile, când numărul vagoanelor trebuincioase nu va întrece tonajul prevăzut în tabela de încărcare a trenurilor;

c) Pentru materialele ordinare neînsoțite, când urgența transportului justifică această măsură și când cantitatea lor nu întrece capacitatea unui vagon de marfă.

- 2) Cu trenuri de marfă obișnuite:

a) Pentru transporturile de materiale militare și de război neînsoțite;

b) Pentru transporturile de trăsuri sau orice alte materiale, care nu au putut fi transportate cu trupele, în trenurile de persoane;

c) Pentru transporturile de materiale și bagaje ale militarilor sau funcționarilor civili ai armatei, cari călătoresc izolat, în contul Statului, afară de cantitățile prevăzute la tabela No. 1, cari pot fi luate cu trenul de persoane.

1) Transporturile de explozibile și materii incendiabile se vor executa după regulile prescise la art. 115--127.

Art. 47. Se admit următoarele cazuri excepționale, cînd transportul se poate efectua cu trenul accelerat :

a) Cînd orariul căii ferate este astfel întocmit încît întrebuințarea trenului accelerat ar aduce economie în zilele de misie ;

b) Cînd serviciul comandat ar fi urgent, așa încît nu s'ar putea amîna transportul cu trenul de persoane ;

Cînd din cauza lipsei de coincidență între trenuri, ofițerul sau funcționarul civil al armatei ar fi fost forțat a sta într'o localitate mai mult de două ore.

Art. 48. Trenurile accelerate cari au vagoane clasa III-a nu primesc, în cazurile arătate la art. 47, decît detașamente de efectiv maxim de 20 oameni fără cai și trăsuri.

2) Transporturi cu trenuri speciale

Art. 49. Transporturile militare se vor efectua cu trenuri speciale numai atunci cînd urgența transportului nu permite a aștepta trecerea sau pornirea trenurilor ordinare.

Tonajul trenurilor speciale militare se va putea complecta la caz de trebuință, cu vagoane încărcate cu mărfuri particulare, sau cu vagoane goale dirijate.

Art. 50. În cazuri urgente și în vederea necesității ordinii publice, șefii de corpuri, comandantii de garnizoane și autoritățile militare superioare pot cere în orice moment expedierea trupelor și materialului lor, fără a se ține seama de prescripțiunile dela art. 30.

Organele căilor ferate sunt obligate a organiza transportul în timpul cel mai scurt posibil, fie prin trenuri ordinare, fie prin trenuri speciale.

§ 8

Clasa în care au drept a călători militarii în interesul serviciului

Art. 51. Militarii și funcționarii civili ai armatei, cînd călătoresc izolați în trenuri de călători în interesul serviciului, au drept a se transporta :

a) Ofițerii generali și ofițerii superiori cu familiile lor în cl. I.

Doicele și guvernantele au drept a călători în aceeași clasă cu familiile ofițerilor ;

b) Ofițerii inferiori, elevii școalelor militare, tinerii cu termen redus, subofițerii de administrație, guarzii reangajați pe 5 ani și funcționarii civili ai armatei cu familiile lor în cl. II.

Ofițerii inferiori, cînd însoțesc pe generali în inspecțiuni, sau

cînd fac parte din comisiuni (cari trebuiesc să se transporte pe căile ferate) în cari sunt și ofițeri superiori, au drept a se transporta cu clasa I.

c) Gradele inferioare, afară de cei coprinși la aliniatul b. cu clasa III.

Art. 52. Cînd militarii călătoresc în detașamente, soldații și gradele inferioare pot fi imbarcați în vagoane de marfă amenajate cu bănci, iar ofițerii de orice grad în vagoane de clasa I și II.

CAPITOLUL IV

Regulele de plată a transporturilor militare pe căile ferate

§ 9

Transporturi gratuite

Art. 53. Cînd transporturile militare se compun din detașamente de cel puțin 20 oameni, cu caii și materialele ce le însoțesc, dacă sunt comandate de ofițeri sau grade inferioare, se vor face gratuit pe căile ferate.

Art. 54. Gradele inferioare din orice element al armatei cu cai de serviciu, cînd sunt chemați pentru concentrări și manevre, au dreptul a călători pe căile ferate numai prin simpla arătare casierului gării a ordinului de chemare.

§ 10

Transportul militarilor ce călătoresc în contul lor

Art. 55. Ofițerii din activitate cînd se transportă în contul lor, au dreptul să călătorească în ori ce clasă și cu ori ce teren, afară de cele prevăzute la art. 58, plătind pe jumătate taxa fixată pentru ceilalți călători la diferitele clase și trenuri.

Pe timpul valabilității biletelor de băi, familiile ofițerilor în activitate vor plăii 1/2 din tariful normal.

Art. 56. Ofițerii cari călătoresc în ținută civilă, beneficiază de prețul pe jumătate pentru transportul pe căile ferate. Ei vor dovedi identitatea lor la cererea organelor căilor ferate române, prin cărți de identitate liberate de comandanții sau șefii respectivi.

Ofițerii de rezervă vor avea dreptul de a călători în contul lor cu prețul pe jumătate din prețul tarifului civil, numai cînd sunt chemați în serviciu și atunci numai dacă vor prezenta la casele de bilete și la controlul biletelor de călătorie ordinul de chemare.

Art. 57. Elevii școalelăr militare, subofițerii și militarii recrutați cu termen redus, vor plăti pe jumătate prețul numai în clasa II sau III, prezentînd însă biletul de concediu sau de voie, de la Corpul sau serviciul din care fac parte.

Celelalte grade inferioare pot beneficia pe jumătate preț, numai atunci cînd călătoresc în clasa III, prezentînd însă biletul de concediu de la corpul sau serviciul din care fac parte.

Art. 58. Pentru călătoriile în trenurile de lux (Ostende-Expres; Orient-Expres), toți militarii trebuie să plătească un bilet întreg ca și călătorii civili.

Art. 59. Biletele de abonament nu dau dreptul la nici o reducere, iar permisele de liberă circulațiune anuală, cu plată, se vor iibera conform înaltului decret No. 942 din 19 Martie 1884.

Art. 60. Bagajele militarilor la orice fel de tren se taxează ca și acelea ale celorlanți călători.

§ 11.

Transportul în interesul serviciului

Art. 61. Plata transporturilor ce se vor efectua pe căile ferate, în interesul serviciului, pe baza foilor de drum emise de autoritățile militare, indicate la art 40, și care urmează n fi plătite, se va face de ministerul de război, imediat după trimiterea conturilor lunare de către administrația căilor ferate.

Taxele cuvenite pentru toate transporturile de personal, bagaje, cai, vite și ori ce materiale, specificate în acele foi de drum se vor calcula după tariful general redus cu 50 la sută

Art. 62. Cînd un militar de orice grad ar poseda o foaie de drum și ar dori să călătorească într'o clasă superioară, va putea să ceară a i se libera un bilet de clasă superioară, plătind diferența pe jumătate între prețul celor două clase dela stația de unde schimbă clasa pînă la stația finală. Aceeaș regulă se va observa și la trecerea de la tren de persoane la tren accelerat.

PARTEA II

Transporturile în timp de război

CAPITOLUL I

Reguli generale

Art 63. Transporturile din timp de război, au de scop a asigura mișcările trupelor și ale materialului de tot felul pe liniile

ferate din interiorul țării și eventual pe liniile cucerite pe la inamic.

Art. 64. După încunoștiințarea făcută de ministerul de război direcția generală a căilor ferate române, este datorate a pune la dispoziția administrației războiului totalitatea mijloacelor de transport

Pe liniile astfel puse la dispoziția ministerului de război, nu se mai poate efectua nici un transport de călători, mărfuri și altele fără autorizațiunea prealabilă a ministerului de război.

Art. 65. Transporturile de trupe din timp de război se împart în două categorii:

1) *Transporturi în zona interioară*¹⁾.

2) *Transporturi în zona armatei*²⁾.

Art. 66. Transporturile în fie-care din aceste zone cuprinde: Transporturile de mobilizare, de concentrare de trupe în vederea operațiunilor, de aprovizionare, de evacuare și de desconcentrare.

CAPITOLUL II

Organizarea serviciului de căi ferate în timp de război

§ 12

Autoritățile care ordonă transporturile

Art. 67. Transporturile sunt ordonate de ministerul de război și de comandantul de căpetenie sau de delegații lor (șeful stat-majorului general al armatei și comandantul general al etapelor), pe zonele puse respectiv sub autoritatea lor, cu excepțiunile prevăzute la art. 68 și 69 de mai jos.

Art. 68. Transporturile relative la mobilizare și concentrare cari au fost pregătite încă din timp de pace, se vor executa pe baza notificării decretului de mobilizare, notificare ce se va face direcțiunii generale a căilor ferate, de către ministerul de război (stat-majorul general).

Art. 69. Pe timpul mobilizării și concentrării armatei sunt suspendate ori care alte transporturi de cât cele prevăzute în planul general de transporturi stabilit din timp de pace.

Dacă însă în afară de trenurile militare sunt rezervate și alte

¹⁾ Prin zona interioară se înțelege porțiunea de teritoriu rămas sub autoritatea directă a ministerului de război.

²⁾ Prin zona armatei se înțelege teritoriul din urma armatei, adică zona etapelor și zona de operațiuni aflate sub autoritatea comandantului de căpetenie.

trenuri pentru transportul călătorilor și bagajelor, autoritățile militare teritoriale¹⁾ pot ordona transporturi de oameni izolați și bagaje cu aceste din urmă trenuri, numai în interesul serviciului și când urgența ar cere.

Art. 70. După terminarea concentrării, transportul oamenilor izolați, al detașamentelor și al materialului de război, se ordonă de autoritățile militare respective, urmîndu-se regulile dela art. 22, 23 și 24 (partea I-a), întru cît ele nu au fost suprimate, restrînse sau modificate prin ordine date de comandantul de căpetenie în zona armatei, sau de ministerul de război în zona interioară.

Serviciul de căi ferate pe zona interioară

Comisiunea superioară de căi ferate

Art. 71. Comisiunea superioară de căi ferate are direcțiunea tuturor transporturilor pe zona interioară, ordonate de ministerul de război, Ea dă toate instrucțiunile relative la acest serviciu.

Această comisiune în timp de război se va compune din :

- 1) Șeful părții sedentare a statmajorului general al armatei ca președinte ;
- 2) Directorul general al căilor ferate române, sau sub-directorul ca delegat al său ;
- 3) Un șef de secție de la statmajorul general al armatei ;
- 4) Un șef de serviciu delegat de direcțiunea generală a căilor ferate române ;
- 5) Unul sau doi funcționari superiori din serviciul mișcării și tracțiunii căilor ferate române ;
- 6) Șeful biuroului transporturilor din statmajorul general al armatei care îndeplinește și funcțiunea de secretar.

Autoritatea comisiunii superioară de căi ferate se întinde la început asupra întregii rețele de căi ferate a țării.

Îndată ce s'a terminat concentrarea armatei și s'a organizat o direcțiune de căi ferate la armată, autoritatea comisiunii superioare de căi ferate se restrînge la zona interioară rămasă sub ordinele ministerului de război.

¹⁾ Prin autoritatea militară teritorială se înțelege : Comandanții teritoriali cari înlocuiesc pe comandanții de corp de armată, de divizii și de regiment în regiunea corespunzătoare acestor unități, pe teritoriul național ; comandanții de etape în zona atribuită lor, pe teritoriul cucerit de la inamic.

Dela această dată toate transporturile ce ar trebui efectuate după zona interioară pe aceea a armatei și viceversa, vor fi pregătite după înțelegerea prealabilă între ministerul de războiu și comandantul de căpeterie, prin organele competente

Art. 72. Pe lângă comisiunea superioară de căi ferate, funcționează în permanență biourul transporturilor de la stat-majorul general.

Atribuțiunile și compunerea acestui biou vor fi nceleași ca în timp de pace (vezi art. 9).

Art. 73. Toate lucrările comisiuni superioare de căi ferate, întru cît ele se referă la executarea transporturilor militare și nu provoacă cereri de credite extraordinare, sunt executorii prin ele însăși, îndată ce ele au fost comunicate organelor în drept, prin statmajorul general (partea sedentară), fără a mai fi nevoie de o aprobare specială, după cum este prescris pentru timpul de pace (Art. 7).

Direcțiunea generală a căilor ferate

Art. 74. Direcțiunea generală a căilor ferate române, păstrează în timp de război toate drepturile și autoritatea din timp de pace, în cea ce privește administrația personalului și regulile tehnice de transport, conformindu-se însă cerințelor de ordin militar prevăzute în regulamentul de față.

Comandamentele de linii

Art. 75. Pentru execuțiunea în general al serviciului de transporturi militare pe zona interioară, comisiunea superioară de căi ferate înființează comandamente de linii uude trebuințele serviciului vor cere. Ele se vor instala în locul inspecțiunilor de mișcare respectivă. Comandamentele de linii se vor compune fiecare din :

Un ofițer superior sau căpitan de statmajor ;

Inspectorul de mișcare, putînd delega pe subinspector ;

Un ofițer inferior de pionieri sau comunicații, secretar și șef al cancelariei comandamentului ;

Gradele inferioare după trebuință.

În cazul cînd un comandament de linie funcționează pe zona a două, sau mai multor Inspecțiuni de mișcare, fac parte de drept din acel comandament, pe lângă ofițerul de statmajor și de pionieri sau comunicații, toți inspectorii de mișcare, (sau sub-inspectorii ca delegați ai lor) din zona atribuită acelu comandament.

Art. 76. Comandamentele del linii ce cad în zona interioară sunt puse sub ordinele imediaie ale comisiunii superioare de căi ferate și vor avea următoarele principale atribuțiuni :

- 1) Să privegheze executarea întocmai a transporturilor preparate din timp de pace, sau ordonate în timpul războiului ;
- 2) Să vegheze la formarea trenurilor și amenajarea imediată a vagoanelor destinate pentru transporturile militare ;
- 3) Să se asigure că gările au fost evacuate de mărfuri și de ori ce ar putea aduce întârzieri în transportul trupelor ;
- 4) Să intervină pentru complectarea imediată a personalului de exploatare a căilor ferate, potrivit necesităților militare ;
- 5) Să stăruiască pentru amenajarea și alimentarea cu apă a gărilor unde vor trebui organizate halte cină, halte de adăpat etc.

Art. 77. Toate ordinele și instrucțiunile comisiunii superioare de căi ferate, sau ale statmajorului general privitoare intereselor militare, sunt transmise direct comandanților militari de linii.

Toate ordinele cu caracter tehnic se transmit de Direcțiunea generală a căilor ferate române inspectorilor de mișcare.

Comandamente de gări

Art. 78. În gările ce se vor fixa încă din timp de pace de către comisiunea superioară de căi ferate se vor instala comandamente de gări, ca organe locale de execuție a comandamentelor de linii, de care vor depinde direct.

Aceste comaudamente de gări se vor compune din :

Un comandant militar al gării, ofițer din activitate sau rezervă ;

Șeful gării, funcționar civil din serviciul căilor ferate române ;

Un personal militar și civil inferior, după trebuință.

Art. 78. Comandamentele de gări, au următoarele îndatoriri :

- 1) De a priveghea la executrea întocmai a transporturilor militare ordonate ;
- 2) A lua măsuri locale spre a înlesni îmbarcarea și debarcarea oamenilor și materialului ;
- 3) A asigura un debit suficient de apă necesară, atât trupei care trec, cât și serviciului curent al căilor ferate ;
- 4) A menține ordinea și a face poliția în gară pe timpul staționării trenurilor ;
- 5) A veghia, la buna stare a liniei și lucrărilor de artă pe toată zona atribuită gării ;

6) A alimenta, în unele cazuri, după ordine speciale, trupele ce trec, cu hrană sau furagiu.

Art. 80. În principiu, comandantul militar al unei gări este șeful militar al întregului personal al gării, căruia toți îi sunt subordonanți, chiar în cea ce privește chestiunile tehnice, când circumstanțele impun comandantului militar de a lua, sub răspunderea sa, oare cari măsuri speciale. În aceste cazuri excepționale, ordinul comandantului militar trebuie să fie dat în scris.

Art. 81. În gările unde nu se crede necesară instalarea unui comandament militar, șeful stațiunii reprezintă el însuși acest comandament și rămâne investit cu toate îndatoriile și atribuțiunile arătate la art la art. 79.

El are calitate, în acest caz, de a lua toate măsurile de poliție necesare pentru a asigura transportul în bune condițiuni.

Comandanții trupelor sunt ținuți a se conforma indicațiunilor ce le vor fi date de șefii de stațiuni în acest scop.

Art. 82. În momentul mobilizării, comandanții militari de gări sau șefii de gări, primesc documentele militare și tehnice relative la execuțiunea serviciului care îi privesc.

§ 13

Serviciul de căi ferate pe zona armatei

Art. 83. Toate transporturile pe liniile de căi ferate în zona armatei cad în atribuțiunile comandantului general al etapelor.

Art. 84. Comandantul general al etapelor se ține în relațiune constantă și zilnice cu ministerul de războiu (Statmajorul general) în scop de a asigura coordonarea transporturilor din zona armatei pe zona interioară și vice-versa.

Art. 85. Executarea transporturilor ordonate de comandantul general al etapelor pe liniile aflate în zona armatei, este încredințată serviciului căilor ferate dela etape.

Șeful serviciului de căi ferate dela etape este ajutat de un funcționar superior delegat de direcțiunea generală a căilor ferate și de comandantul trupelor de căi ferate. Acesta din urmă este însărcinat cu conducerea serviciului pe căile ferate din zona de operațiune și poartă titlul de *șef al serviciului de căi ferate militare*.

Personalul militar și tehnic necesar funcționării regulate a serviciului căilor ferate dela armată va fi hotărât de comisiunea superioară de căi ferate pe cât va fi posibil încă din timp de pace. Per-

sonalul militar este luat din trupele de căi ferate ale armatei sau din rezervele acestor trupe.

Personalul tehnic va fi dat de Direcțiunea generală a căilor ferate și pe cît va fi posibil dintre ofițerii de rezervă alfați în serviciul acestei direcțiuni.

Art. 86. Toți funcționari civili a căilor ferate aflați sau aduși astfel pe liniile ferate dela armată sunt considerați ca făcînd parte din armata de operațiuni și ca atare vor fi supuși tuturor regulelor de disciplină prevăzute de regulamentele militare justițiabili de de tribunalele militare. Ei sunt ținuți a purta în permanență uniforma lor specială (numai personalul executiv al exploatării : mișcare, tracțiune și întreținere).

Art. 87. Liniile ferate din zona armatei se împart în două :

1) Căile ferate militare puse sub autoritatea directă a șefului de căi ferate militare și cari încep dela armată spre interior pînă la gările cap de etapă ;

2) Căile ferate dela etape puse sub autoritatea directă a șefului serviciului căilor ferate dela etape și cari încep dela gările cap de etapă și se termină la linia de demarcație.

Art. 88. Șeful serviciului căilor ferate dela etape are direcțiunea generală a serviciului căilor ferate din zona armatei.

Art. 89. Conform ordinelor și instrucțiunilor primite dela comandantul general al etapelor, șeful serviciului de căi ferate dela etape stabilește și adresează comandamentelor de linii toate instrucțiunile necesare relative la organizarea serviciului și care n'ar fi prevăzute prin acest regulament.

Art. 90. *Comandamente de linii.* Se înființează unul sau ma multe *comandamente de linii* în circumscripțiunile ce se vor fixa de către comandantul general al etapelor și cu personalul prescris la art. 75.

Art. 91. Atribuțiunile acestor comandamente de linii sunt în tocmai ca acelea ale comandamentelor de linii după zona interioară.

Ele sunt imediat subordonate șefului căilor ferate dela etape.

Art. 92. *Comandamente de gări.* În gările ce se vor indica de comandantul general al etapelor, se vor instala comandamente de gări cu aceeași compunere și aceleași atribuțiuni ca comandamentele de gări din zona interioară.

Pe liniile militare, fiecare gară va avea un comandament militari

Art. 93. În gările după zona etapelor, unde nu se va crede

necesară instalarea unui comandament militar de gară, șeful stațiunii rămîne investit cu aceleași drepturi ca ale comandanților militari.

§ 14

Anunțarea transporturilor

Art. 94. Toate regulile prescrise la art. 30 și 31 sunt aplicabile și în timp de războiu cu excepțiunile următoare ;

1) Anunțarea nu va avea loc cînd transporturile vor fi pregătite chiar în timp de pace ;

2) Termenele prevăzute la art. 30 și 31 nu sunt obligatori în timp de războiu ;

3) Anunțurile și răspunsurile la anunț se dau în general telegrafic sau chiar verbal, consemnîndu-se însă cererea într'un registru anume al autorității care primește anunțul.

§ 15

Foi de drum

Art. 95. Ori de cîte ori împrejurările nu se vor împotrivi, se liberează foi de drum întocmai după regulile și formele prescrise la art. 39 - 40 (44 - 48). Dacă nu se pot procura foi de drum se va urma ca la art. 44 (49), admițîndu-se chiar declarațiunea scrisă a comandantului trupei ce se transportă.

Art. 96. Oamenii chemați sub drapel împreună cu caii lor de serviciu, se pot imbarca la stațiunea ce li s'a indicat după o simplă prezentare a ordinului de chemare. Cînd accidental ordinul de chemare va fi pierdut, simpla declarațiune a călătorului este de ajuns pentru a fi transportat pînă la gara cea mai apropiată unde se găsește un comandant militar, acesta cercetînd cazul, îl va autoriza să continue drumul sau nu.

CAPITOLUL III

Pregătirea transporturilor din timp de războiu

§ 16

Pregătirea transporturilor de mobilizare

Art. 97. Transporturile de mobilizare vor fi pregătite și stabilite din timp de pace de Statmajorul general al armatei și comisiunea superioară de căi ferate (a se vedea § 1).

Art. 98. Lucrările pregătitoare pentru transporturile de mobilizare vor fi supuse aprobării ministerului de războiu. Aceste lucrări aprobate vor constitui «*planul general de transporturi pe timpul mobilizării*».

Art. 99. Comandamentele de corp de armată și comandamentele independente, vor primi confidențial dela ministerul de război, (Statmajorul general al armatei), toate amănuntele ce le sunt necesare a cunoaște din planul general de transporturi pe timpul mobilizării, spre a studia și lua din vreme măsuri pentru exacta aducere la îndeplinire în caz de mobilizare.

Acesste autorități vor raporta Statmajorului general al armatei, în timp de o lună dela primirea dispozițiilor din planul de transporturi de mobilizare, că s'au luat toate măsurile pentru executarea transporturilor de mobilizare.

§ 17

Pregătirea transporturilor de concentrare

Art. 100. Pentru fiecare din cazurile posibile de război, se stabilește de statmajorul general, zonele respective de concentrare a fiecărui corp de armată, cum și modul cel mai nemerit de transport (cu calea ferată, pe jos sau pe apă).

Art. 101. Pe aceste baze se determină pentru fiecare unitate și pe fiecare zi, orariul și itinerariul trenurilor formate pentru transportul trupelor ce trebuiesc concentrate cu calea ferată.

Art. 102. Aceste lucrări stabilite în mod definitiv de comisiunea superioară de căi ferate, sunt supuse aprobării ministerului de război și vor forma «*planul general al transporturilor de concentrare*».

Art. 103. Toate dispozițiunile luate prin planul general de concentrare cari necesită o pregătire din timp de pace sunt comunicate comandamentelor de corpuri de armată și comandamentelor independente, cari stabilesc lucrările pregătitoare de execuție.

Îndeplinirea celor arătate mai sus se va raporta statmajorului general al armatei în termenul arătat la art. 99.

Art. 104. Direcțiunea generală a căilor ferate va pregăti lucrările necesare de execuție pentru mobilizare și concentrare prin delegații săi în biroul transporturilor din Statmajorul general al armatei.

Ăcesste lucrări aprobate de comisiunea superioară de căi ferate, vor fi păstrate de Statmajorul general al armatei, pentru a fi dis-

tribuite organelor de execuție în prima zi de mobilizare sau cînd se va ordonă de ministerul de război.

§ 18

Pregătirea transporturilor de reprovizionare și evacuare

Art. 105. Transporturile de reprovizionare și de evacuare se pregătesc de ministerul de război și comandantul de căpetenie prin organele respective.

CAPITOLUL IV

Măsuri pentru executarea transporturilor în timp de război

Art. 106. Indată ce direcțiunea generală a căilor ferate române a primit dela ministerul de război modificarea decretului de mobilizare, va luă imediat toate măsurile necesare pentru a suspenda în total sau în parte transporturile, atît de călători cît și acele de mărfuri de mare și mică iuțeață, pe liniile indicate de ministerul de război.

Art. 107. Suspendarea transporturilor comerciale se va publică prin *Monitorul Oficial* și se va afișa în fiecare gară prin îngrijirea direcției generale a căilor ferate române. Publicațiunea va arată și termenul în cari proprietarii mărfurilor depuse în gări treuuiesc să le ridice.

Art. 108. Dacă administrația războiului nu crede necesar a suspenda cu totul transporturiile comerciale, atunci în publicațiunea sus menționată se va indică cari anume sunt trenurile de care poate uză publicul pentru transporturile de călători și de mărfuri.

Aceste trenuri, deși pot aveă o viteză superioară trenurilor militare, însă sunt considerate de un rang inferior trenurilor militare, și pot fi eventual oprite sau chiar înapoiate, dacă circumstanțele militare impun o asemenea măsură.

Art. 109. În gările hotărîte pentru formarea, oprirea sau sosirea trenurilor militare, mărfurile neexpediate sau sosite și ne retrase încă de destinatori sunt evacuate și pe cît se va putea camionate din oficiu, pe cheltuiala și riscul expeditorilor sau destinatorilor cari nu le-ar fi retras în termenul fixat prin publicațiunea din *Monitor*.

Comandanții de gări rechiziționează, la trebuință mijloacele de camionaj necesare, pentru acest scop. Această măsură nu se aplică mărfurilor adresate direct corpurilor de trupă și serviciilor militare.

Transporturile acestor mărfuri se urmează fără întrerupere pînă la destinație.

Art. 110. Pentru asigurarea mersului regulat al serviciului în gările hotărîte, pentru formarea, plecarea, pentru halte și sosirea trenurilor militare se va mări personalul de exploatare în raport cu necesitățile serviciului. Tot asemenea se iau măsuri pentru aprovizionarea în gările ce se vor găsi de cuviință, cu materiale necesare exploatării, precum: Punți și rampe mobile; Aparate de luminat (lanterne, felinare); Cărbuni, material de gresagiu; Putini de apă; Aparate telegrafice, etc.

Art. 111. Transporturile din timp de război se execută după un orariu special, «Libretul (orarul) de mersul trenurilor în timp de războiu». El se întocmește din timp de pace de comisiunea superioară de căi ferate.

Art. 112. Orariul militar intră în vigoare în prima zi a mobilizării orele 12 din zi după cum se vede în instrucțiunile date dela începutul libretului.

Art. 113. Sunt considerate tot ca transporturi militare, toate trimiterile de materiale și aprovizionări adresate armatei, chiar cînd aceste trimeteri s'ar efectua cu plată de persoane străine, cum antreprenori, comercianți, etc.

§ 19.

Transporturi de materiale ordinare

Art. 114. În principiu, orice tren încărcat cu materiale sau proviziuni, trebuie să fie descărcat îndată ce sosește la stația de destinație, prin îngrijirea corpului sau depozitului destinatar. Dacă însă corpul sau depozitul căruia sunt adresate materialele nu pot procedea la descărcare, comandantul militar al gării sau în lipsă șeful stațiunii este dator a lua măsuri pentru a se descărca imediat vagoanele și a se inmagaționa materialul. În asemenea cazuri, comandantul militar al gării sau șeful stațiunii poate cere comandantului de etape din localitate oameni de corvoadă sau trăsurile de rechiziție trebuincioase.

§ 20

Transporturi de explozibile

Art. 115. Se înțeleg prin explosive pulberi de război de diferite categorii, proiectile încărcate, dinamită, etc.

Art. 116. Nu se va primi substanțe explosive pentru transpor-

tul pe căile de cit bine împachetate în lăzi, butoaie. etc. Un agent al gării de plecare, împreună cu agetul predător, va inspecta prealabil materiile explozibile ce sunt a se transpor.ă, refuzînd pe cele cari nu îndeplinesc aceste condițiuni.

Art. 117. În principiu, transporturile mai însemnate de munițiuni sau substanțe explozibile vor fi efectuate cu trenuri speciale, dînduli se o escortă de trupe în raport cu importanța transportului.

Art. 118. Materialele de această categorie nu vor staționă la gara de plecare sau de sosire, decît numai timpul necesar pentru îmbarcare sau debarcare, în care scop, comandanții sau șefii de gări respectivi, cum și autoritatea militară predătoare, sunt datori a luă toate măsurile pentru ca îmbarcarea și debarcarea să se facă în timpul cel mai scurt. Odată debarcate, munițiunile sau substanle explozibile vor fi imediat depărtate de gară sau immagazinate la locurile hotărîte pentru aceasta.

Art. 119. Vagoanele ce se vor întrebuiņa pentru asemenea transporturi vor fi din acele ce se închid bine, fără ferestre, cu arcuri suspendate și nu eșite de curînd din reparație. Pe podeala vagoanelor se va așeză mai întăiu o pînză sau scoartă, iar lăzile cu munițiuni sau materii explozibile nu vor fi așezate în picioare, ci culcate și depărtate una de alta spre a nu se lovi în timpul transporturilor. În general, vagoanele încărcate cu materii explozibile vor fi fără frînă și nu se vor așeză lingă un vagon cu frînă activă, dacă însă se va întrebuiņa, în caz de lipsă de vagoane fără frâne, un vagon cu frînă, acesta nu va fi ocupat, în care scop se va legă și plumbul.

Art. 120. În vagoanele în cari s'au îmbarcat munițiuni sau substanțe explozibile nu se mai poate încărcă alte obiecte, chiar dacă încărcătura nu ar ocupă decît o parte din vagon. Munițiunile de război se pot încărcă într'un vagon pînă la greutatea maximă ce poate primi vagonul.

Pulberile și diferitele explozibile în butoaie sau lăzi se pot încărcă pînă la 5.000 kilograme de vagon, fără a se socoti greutatea ambalagiului.

Art. 121. Fiecare vagon încărcat cu materiale explozibile va purtă în caractere groase inscripțiunea «Explosibil» și 2 fanioane negre cu litera P în alb. În caz cînd întregul tren conține explozibile, cele două fanioane vor fi așezate: unul la vagonul din cap, celălalt

la cel din coadă. În orice caz însă, între locomotivă și primul vagon cu explozibile, se va intercală 8 vagoane goale sau încărcate cu materiale sau trupe. În urma trenului se va lăsa de asemenea cel puțin 2 vagoane fără explozibile. Escorta va merge în vagoanele dinainte și din urmă; pe timpul opririlor, șeful escortei observă starea vagoanelor și previne pe șefulde tren de orice măsură va trebui luată pentru siguranța transportului.

Art. 122. Numărul maxim de vagoane încărcate cu munițiuni de război ce se va putea da unui tren, va fi determinat de profilul liniei, de puterea de tracțiune, precum și de condițiunile de siguranță, în ceea ce privește compunerea trenului, prescrise la art. 119 și 121. Mai mult de 10 vagoane încărcate cu explozibile (pulbere) dinamită, fulmicoton, etc., nu se va da la un tren. În nici un caz un tren destinat a transporta munițiuni de război sau explozibile nu va putea avea mai mult de 90 osii.

Art. 123. În stațiuni, manevra vagoanelor cu substanțe explozibile se va face cu brațele și nici odată cu mașina.

Art. 124. Dacă din orice cauză, un tren sau un vagon încărcat cu materii explozibile va trebui să rămână în o stație intermediară, el se va pune pe o linie moartă sub paza escortei sale.

Art. 125. Îmbarcarea și debarcarea munițiilor explozibile se va face de obicei ziua. Comandanții respectivi ai gărilor vor lua măsurile ce vor crede mai nimerite spre a se înlătura orice accident sau explozie.

§. 21

Transporturi de materiale incendiabile

Art. 126. Pentru transportul materiilor incendiabile cum: petrol, spirt, etc., se vor păstra următoarele reguli:

Expedierea nu se va face decât în vagoane închise fără frină și vor așezate de preferință în a doua jumătate a trenului, sau separate de mașină cu cel puțin 6 vagoane; Finul și paie se vor transporta și în vagoane deschise, acoperindu-se cu mușamale sau pinze impermeabile, procurate prin îngrijirea gărei de plecare. Aceste materiale nu vor putea fi ținute în gările de plecare sau sosire decât timpul trebuincios pentru îmbarcare sau debarcare. Vagoanele încărcate cu asemenea substanțe vor purta în caractere groase inscripțiunea «Incendiabil».

§ 22

Art. 127. Transporturile dela § 20 și 21 se vor face și în timp de pace după aceleași reguli

§ 23

Organizarea transporturilor de evacuare a bolnavilor și răniților

Art. 128. Transporturile de evacuare a bolnavilor și răniților pe căile ferate se efectuează după o înțelegere prealabilă între șeful serviciului sanitar al armatei și comandantul general al etapelor.

Art. 129. În timp de război în gările ce se vor hotărî de autoritățile militare se vor putea instala spitale de evacuare sau infermerlii, în localurile disponibile ale gării.

Art. 130. Spitalele de evacuare și infermerliile de gări sunt puse sub ordinele directe ale comandamentului militar al gării respective, în tot ce privește disciplina și serviciul interior al gării; în ceea ce privește serviciul medical ele sunt puse sub autoritatea serviciului sanitar al armatei.

CAPITOLUL V

Protecțiunea și distrugerea căilor ferate

§ 24

Protecțiunea căilor ferate în timp de război

Art. 131. La decretarea mobilizării sau chiar mai înainte, dacă ministerul de război crede de cuviință comunicațiile din întreaga țară sunt păzite prin trupe organizate întrădins.

Art. 132. Trupele însărcinate cu paza comunicațiilor organizate prin circumscripțiuni de recrutare, sunt luate din contingentele disponibile formînd unități pentru paza comunicațiilor. Aceste trupe vor avea în sarcina lor nu numai paza căilor ferate dar încă și aceia a celorlalte căi de comunicație. Pentru desprinderea trupelor cu paza comunicațiilor se vor face exerciții speciale pe timpul concentrărilor anuale.

Art. 133. Autoritățile administrative vor da tot concursul lor în caz de război pentru paza liniilor de comunicație.

Art. 134. Planul de pază al căilor de comunicație este înțocmit pentru fiecare circumscripțiune de comandantul respectiv, după ce a luat avizul verbal și înscris cu privire la punctele speciale ale căilor de comunicație, dela autoritățile respective.

Planul de pază al comunicațiilor astfel întocmit se va înalta corpului de armată spre aprobare. Acest comandament, întrunind lucrările tuturor circumscripțiilor, le înaintează confidențial ministrului de război (Statmajorului general al armatei).

Art. 135. Paza comunicațiilor din zona etapelor ce cade pe teritoriul național, continuă a se asigura de către aceleași trupe prevăzute la art. 132 care trec sub ordinele comandantului general al etapelor; iar paza acelor care cad pe teritoriul străin se asigură prin trupele de etape care se repartizează de către comandantul general al etapelor potrivit cu situațiunea.

Art. 136. Prin instrucțiuni de detaliu se va hotărî organizarea, echiparea și armamentul trupelor pentru paza comunicațiilor.

§ 25

Măsurile de luat pentru siguranța trenurilor amenințate de detașamente inamice

Art. 137. Pe părțile de linii expuse încercărilor inamicului, trenurile militare nu vor fi expediate decât după ce s'a primit avizul posturilor militare, cari au paza linii, cum că linia este liberă și în bună stare. Instrucțiunile date de comandantul general al etapelor trebuie să prescrie toate regulile de urmat în această privință atât de comandanții de transporturi, cât și de trupele sau detașamentele însărcinate cu paza căilor ferate.

Art. 138. Dacă se prevede că trenul ar putea fi atacat pe timpul mersului, comandantul trupei imbarcate ia în persoană direcția trenului; el este în drept în acest caz a prescrie toate măsurile de precauțiune impuse de circumstanțele militare. Șeful trenului și agenții săi (mecanici, conductorii, etc.) sunt în acest caz ținuți a se conforma ordinele comandantului militar. Trupa ia armele și se ține gata a sări din vagoane la cel dintâi ordin al comandantului ei.

Art. 139. Când se transportă material (munițiuni de război sau proviziuni) i se dă de ordinar și o escortă, a cărei forță depinde de importanța transportului. Această escortă ocupă de obicei vagoanele din capul trenului și se ține sub arme, gata de a descinde la cel d'ntii ordin. Comandantul unei asemenea escorte se conformă celor zise la art. precedent și are întocmai atribuțiunile unui șef de convoi.

§ 26

Distrugerea căilor ferate și a lucrărilor de artă

Art. 140. De regulă nici o lucrare de artă, după liniile de căi ferate, nu va fi distrusă sau scoasă din serviciu fără un ordin în scris al comandantului de căpetenie. Cînd acest ordin este dat, executarea lui intră în atribuțiunile direcțiunii căilor ferate dela armată, care îl aduce la îndeplinire fie prin trupele speciale de căi ferate, fie prin agenții tehnici ai liniilor ferate (mecanici, lucrători, etc.) ajutați de trupe sau locuitorii din localitate.

PARTEA III

**Reguli de observat în transporturile pe căile ferate
în timp de pace și de război**

CAPITOLUL I

**Materialul rulant al căilor ferate române și modul său de
amanajare pentru transporturile militare**

§ 27

Dispozițiuni generale

Art. 141. Materialul întrebuițat pentru transporturile militare se compune din totalitatea mașinelor și vagoanelor de care dispune administrația căilor ferate române pentru exploatarea liniilor lor.

Art. 142. În fiecare an, direcțiunea generală a căilor ferate va înainta ministerului de război (Statmajorului general al armatei, în urma cererii ce i se va face, o situație a întregului material rulant, pe categorii, aflat în serviciu și în construcție.

§ 28

*Întrebuițarea diferitelor categorii de vagoane aflate în
serviciul căilor ferate române*

I Vagoanele de călători

Art. 143. La nevoie, se vor întrebuița toate vagoanele de călători : cele de clasa I și II pentru ofițeri și cele de clasa III pentru trupă.

În general, pentru vagoanele de clasa III, cînd oamenii au echipamentul pe ei, se socotesc 8 oameni pentru 10 locuri, în locurile indicate pe fiecare vagon sau compartiment.

II. Vagoane de poștă, bagaje și manipulație

Art. 144. Se vor întrebuința de regulă pentru bagaje și material și numai la absolută nevoie pentru transportul oamenilor.

III. Vagoanele de marfă acoperite

Art. 146. Vor fi întrebuințate pentru transportul oamenilor animalelor și materialului. La nevoie, vor fi utilizate și pentru transportul infanteriei, al tunurilor de munte și al mitralierelor. Pentru transportul oamenilor, vagoanele se amenajează cu bănci, așezându-se câte 50 oameni în vagoanele noi (seria Gr.) și 40 oameni în cele vechi.

Pentru transportul cailor, vagoanele se prevăd cu stanoage, așezându-se în fiecare :

6 cai de artilerie, cavalerie sau de ofițerr, 8 cai de ham, din cei dela artileria de munte, trăsurile de subsistență, de bagaje și chesoane de infanterie ; 6 vite mari ca boi, bivoli, etc.

În toate vagoanele. cai și vitele se așează în general paralel cu linia.

Art. 146. În scop de a se cunoaște în ori ce moment încăperea fiecărui vagon de marfă, administrația căilor ferate va lua măsuri ca pe fiecare vagon să fie însemnat, în mod permanent, numărul de oameni echipați sau cai ce se pot îmbarca în ele.

Art. 147. Vagoanele cari transportă trupele vor fi. pe cât posibil, luminate noaptea cu lanterne, procurate de trupe care se transportă.

Administrația căilor ferate va lua măsuri ca fiecare vagon să fie prevăzut cu un cîrlig pentru ațrnat lanterna și, dacă dispune, va procura și lanternele sale.

Art. 148. Dacă administrația căilor ferate române dispune de vagoane-grajduri speciale, pentru transportul cailor, ele vor fi întrebuințate de preferință pentru transportul cailor Majestății Sale Regale și ai membrilor familiei regale, ai ofițerilor și cailor năravași.

Art. 149. În caz de urgență și dacă lipsesc vagoane acoperite se vor transportă și în vagoanele descoperite cu pereți înalți.

Art. 150. Bagajele corpurilor, aprovizionările și materialul de tot felul se transportă în vagoane de bagaje sau de marfă acoperite. Se pot întrebuința în acest scop și vagoane descoperite, car însă vor vi prevăzute prin îngrijirea gării de plecare cu mușamale sau pînze impermeabile.

Art. 151. Fiecare vagon încărcat cu materiale sau munițiuni de război va fi închis și plumbuit de autoritatea gării de plecare și va purta o inscripțiune pe etichetă albă indicînd ;

1) Natura și greutatea încărcăturii ; 2) Gara de plecare ; și 3) Gara de destinație. Această inscripțiune va fi făcută pe o etichetă roșie, cînd vagoanele sunt încărcate cu explosive.

Art. 152. Vagoanele trebuiesc curățite și desinfectate, înaintea întrebuițării, prin îngrijirea administrațiunii căilor ferate.

IV. Vagoane descoperite (platforme)

Art. 153. Se întrebuițează pentru transportul tunurilor, che-soanelor și celorlalte trăsuri ale armatei.

Combi-nația de așezare a trásurilor pe platformă se va vedea în instrucțiunile asupra imbarcării și debarcării trupelor.

Vagoanele cu pereții înalți de 0m.80—1m.20 vor fi utilizate pentru transportul materialelor, lemnelor, etc. ; iar cele cu pereții mai înalți de 1m.20 pentru transportul vitelor și diferitelor ma-teriale.

Vagoanele lungi, seria L. s., se vor întrebuița pentru trans-portul materialului de pontonieri.

§ 29

Amenajarea vagoanelor pentru transporturile militare

Art. 154. Pentru transportul oamenilor, vagoanele închise de marfă sunt prevăzute cu bănci (10 la vagoanele noi și 8 la cele vechi) și cu accesoriile necesare pentru instalarea lor.

Pentru transportul cailor, vagoanele închise de marfă sunt pre-văzute cu cîte două stanoage prinse în eclise.

Pentru transportul trásurilor fiecare vagon va fi prevăzut cu 14—16 pene.

Art. 155. Rechizitele se procură de administrația căilor ferate odată cu construirea vagoanelor.

Art. 156. Amenajarea vagoanelor pentru transporturile mili-tare se face de ordinar de personalul gării. Totuși, în cazuri urgente, cînd acest personal nu ar fi suficient, se poate face și de trupă, după indicațiunile personalului gării.

§ 30

Amenajarea vagoanelor sanitare permanente

Art. 157. Toate instalațiunile cari constituiesc rechizitele de

amenajare a trenurilor sanitare permanente vor fi, în timp de pace, depozitate într-o magazie anume construită la spitalul militar central din București și în apropiere de gara de Nord. Această magazie va fi pusă în legătură cu liniile ferate ale direcțiunii căilor ferate române, astfel ca vagoanele sanitare să poată fi aduse și amenajate în această magazie.

Art. 158. Indată ce se decretează mobilizarea, toate vagoanele seriei «Cd» destinate pentru formarea trenurilor sanitare permanente, care în timp de pace servesc la transportul călătorilor clasa III, vor fi imediat aduse la atelierul central din București și demontate.

După aceasta vor fi trimise la depozitul cu rechizitele sanitare unde sub direcțiunea șefului depozitului, vor fi montate de personalul tehnic al direcțiunii generale a căilor ferate, orientînduse după vagoanele model ce se găsesc complect amenajate din timp de pace.

Trupele sanitare ajută, la treauință personalul tehnic al căilor ferate la amenajarea vagoanelor.

Trenurile sanitare se pot forma și în timp de pace la manevre și alte ocazii, după cererea ministerului de război și fără a se da vreo despăgubire direcțiunii generale a căilor ferate, pentru montarea și demontarea vagoanelor sanitare, cînd numărul lor nu va fi mai mare de 28.

CAPITOLUL II

Materialul care servește la îmbarcarea și debarcarea cailor și a trăsurilor

§ 31

Diferite feluri de materiale pentru îmbarcare și debarcare

Art. 159. Se deosebesc două feluri de materiale cari servesc la îmbarcarea și debarcarea cailor și ai trăsurilor :

- 1) Materiale permanente ;
- 2) Materiale improvizate.

Art. 160. Materialele pentru îmbarcare și debarcare se procură de direcțiunea generală a căilor ferate.

Art. 161. Trupele de asediu își vor procura singure materialul de îmbarcare și debarcare.

Materiale permanente

1. Punți mobile (poduri volante)

Art. 162. Cînd îmbarcarea se face după cheiuri, ne servim pentru legarea cheiului cu vagonul, de punți mobile.

Aceste punți mobile mai servesc încă pentru legarea platformelor între ele pe la capetele lor cele mici.

Art. 163. O punte mobilă (fig. No. 1) se compune din :

Două șine de fier în formă de T (pe secțiune) și lungi de cîte 1 m. 50, terminate la capetele lor cu cîte o placă în formă de ghiară, care permite a le prinde la vagon.

Șease scinduri lungi de 0 m 70 și late de cîte 0 m 20, grosimea e de 0 m 05, așezate în curmeziș pe cele două șine de care se prind cu cîte două șurupuri de fier.

Cîte o tablă de fier la cele două capete, așezate și prinse în șurupuri de extremitățile în formă de ghiară ale șinelor de fier.

Dimensiunile unei punți mobile sunt ;

Lățime 0 m 70, lungimea 1 m 50.

Două punți mobile de acest fel, puse alături, servesc pentru îmbarcarea cailor, trebuie însă observat că aceste punți să fie bine alăturate și menținute astfel pe timpul îmbarcării.

Cînd este a se îmbarca trăsuri de orice categorie aceste două punți sunt așezate fiecare la o depărtare astfel, ca roțile trăsorei să treacă pe axul lor.

2. Scări mobile

Art. 164. Se întrebuițează pentru suirea în vagoane cînd îmbarcarea și debarcarea se face în afară de cheiuri și cînd se întrebuițează vagoane de marfă.

Scările vor fi în proporție de una la două vagoane.

3. Rampe mobile

Art. 165. Cînd îmbarcarea sau debarcarea urmează a se face afară de cheiuri pe liniile de garaj sau chiar în plină cale, ne servim de rampe mobile.

Sunt mai multe feluri de rampe :

A) Rampe mobile cu pereți și pe roate ;

B) Rampă mobilă cu grinzi de fier, demontabilă, adoptată în special pentru îmbarcările și debarcările transporturilor militare.

A Rampă mobilă cu pereți și pe roate

Art. 166. Această rampă se întrebuițează pentru îmbarcarea sau debarcarea cailor.

B. Rampă mobilă cu grinzi de fier.

Art. 167. Rampă mobilă se va întrebuița la îmbarcările și

debarcările materialului de război și al cailor, se va compune din următoarele piese :

1) Două grinzi de fier, șine dublu T. 160 m/m 80 m/m de 5 m. lungime, capătul de jos se termină în formă de talpă pentru a se așeza mai bine pe pământ, iar capătul de sus se termină în formă de cioc.

Grinzile sunt prevăzute fiecare cu câte 16 cîrlige din cari 8 fixe și 8 mobile, începînd de jos în sus, cu un cîrlig fix, celelalte alternînd.

Cîrligele au un joc în sensul vertical de 0 m 04 pentru ca să se poată întrebuița ca podeală și băncile din vagoanele de marfă amenajate pentru oameni.

2) 15 scînduri de brad de forma și dimensiunile băncilor din bagoanele de marfă amenajate pentru oameni ; 14 din aceste scînduri au dimensiunile : lungimea 2 m 285, lățimea 0 m 30 grosimea 0 m 04, iar a 15-a din lungime 1 m 30, lățime 0 m. 13 și grosimea 0 m 04. Această din urmă scîndură este destinată pentru capătul de sus al rampei și numai pentru vagoanele închise, ca să poată intra în lățimea ușei în scop de a umplea golul între rampă și vagon evitîndu-se astfel accidente la îmbarcarea și debarcarea cailor.

Fiecare scîndură poartă pe o față câte o șipcă de stejar lungă de 1 m 10, lată de 50 m/m și groasă de 30 m/m. Aceste șipci servesc a împiedica alunecarea cailor la îmbarcare și debarcare.

3) Greutatea totală a rampei este de 560 kgr.

4) Cu această rampă se pot încărca greutateți pînă la 3.000 kgr.

Art. 168. Această rampă se poate mouta și demonta cu ușurință de o echipă de 8 oameni. Fiecare grindă de fier, dusă de 4 oameni, este așezată cu extremitatea în formă de ghiară pe vagon și cu cealaltă pe pământ. Departarea între cele două grinzi va fi de 1 m. 60 – 1 m. 90. Podeala se așează începînd dela partea superioară în jos, introducîndu-se câte două scînduri între cîrligele fixe. Scîndurile se fixează apoi în locul așezat întorcînd cîrligele mobile în sensul longitudinal. Scîndura cea mică se așează la urmă.

Demontarea se face prin mijloace inverse.

Art. 169. Rampa astfel montată, poate fi purtată dela un vagon la altul, de o echipă de 16 oameni.

Art. 170. De regulă fiecare gară va fi prevăzută în permanență cu asemenea rampe în număr cu atît mai mare cu cît cheiurile aflate în gară vor fi mai mici.

§ 32

Materiale improvizate

Art. 171. Materialele descrise la § 31 pot fi adesea ori insuficiente pentru îmbarcarea sau debarcarea transporturilor militare sau chiar, în unele cazuri pot lipsi cu totul.

În aceste cazuri, ele se pot improviza din materialele ce s'ar găsi la îndemână în localitate, cum : şine de drum de fier, grinzi de lemn, scînduri, lemne, etc.

A. Punţi imobile improvizate

Art. 172. O punte mobilă improvizată se poate organiza din grinzi de lemn şi scînduri. Cînd ar lipsi timpul sau mijloacele pentru facerea acestor punţi, ne putem servi de scînduri scurte aşezate astfel ca roatele trăsurilor să calce pe ele în momentul introducerii în vagoane. Cînd depărtarea între chiu şi vagon nu trece de 0 m. 50, trásurile pot fi îmbarcate chiar fără ajutorul punţilor mobile, dacă nu sunt încărcate cu muniţiuni explozibile.

B. Rampe mobile improvizate

Art. 173. O rampă mobilă se poate improviza din :

Două şine de drum de fier.

Un număr de 16—20 bănci, din cele cari servesc la amenajarea vagoanelor pentru transportul oamenilor.

Frînghii din acelea care servesc la legarea trásurilor de platformă.

Art. 174. În localităţile unde s'ar găsi păduri în apropiere, se va putea încă improviza rampe mobile cu căluşi (capre).

CAPITOLUL III

Compunerea şi mersul trenurilor. Relaţiuni între agenţii căilor ferate şi militarii transportaţi

§. 33

Compunerea şi formarea trenurilor

Art. 175. Se va căuta, pe cît împrejurările permit ca fiecare tren militar special să conţină o unitate constituită, cum : batalion de infanterie, companie de geniu, escadron, baterie sau serviciu complet.

Numărul de vagoane ce trebuie să cuprindă fiecare din aceste trenuri depinde :

- 1) De condiţiunile tehnice ale liniei, de puterea maşinilor şi

de capacitatea vagoanelor ; 2) De efectivul trupei de transportat.

Art. 176. Vagoanele hotărîte să formeze un tren special militar sunt repartizate pe cît e posibil în ordinea următoare :

1) Un vagon de siguranță ; 2) Vagoanele de călători sau de marfă amenajate pentru trupă, cu vagoarele de ofițeri la mijloc ; 3) Vagoanele cu cai sau alte vite ; 4) Vagoanele platforme cu trăsuri.

Art. 177. Orice tren militar trebuie să fie format astfel în cît să poată fi pus în mișcare cu ușurință, fie într'un sens fie în altul.

Art. 178. Trenurile militare, formate de personalul gării, sunt aduse la cheiuri sau la locul de îmbarcare.

Art. 179. Comandantul militar al gării ¹⁾ este obligat a da toate deslușirile necesare, ofițerului trimis de comandantul trupei ce urmează a se îmbarca, spre a recunoaște gara și trenul. Ofițerul va interveni la comandantul militar al gării pentru complectarea lipsurilor ce ar observa la amenajarea vagoanelor și la materialul pentru îmbarcare.

§ 34

Trenuri sanitare

Art. 180. Transporturile de evacuare pentru bolnavii și răniții grav cari trebuiesc să meargă culcați, se fac de regulă prin trenuri sanitare permanente. În lipsă de material rulant special, sau pentru bolnavii și răniții mai puțin grav, se pot organiza trenuri sanitare improvizate.

§ 35

Trenuri sanitare permanente

Art. 181. Trenurile sanitare permanente sunt compuse din vagoane speciale. Fiecare vagon poartă semnul convențiunei dela Geneva «Crucea Roșie», afară de aceasta pe primul vagon se arboarează fanionul convențiunei dela Geneva și un fanion național, (tricolor).

Art. 182. Vagoanele destinate pentru formarea acestor trenuri sunt de 5 categorii: 1) Vagoane pentru transportul răniților, fiecare vagon pentru trupă primește 8 paturi (tărgi), iar pentru ofițeri 4 ; 2) Vagoane-sufragerii ; 3) Vagoane bucătării ; 4) Vagoane pentru

1) Orice dispozițiune prescrisă pentru comandantul militar de gară se aplică, în lipsa acestuia, șefului de gară.

farmacii și operațiuni chirurgicale; și 5) Vagoane pentru efecte spitalicești.

Art. 183. Fiecare tren sanitar permanent se compune din cel mult 24 vagoane, dintre care 16 vagoane sanitare pentru transportul răniților, 4 vagoane cu instalațiuni speciale și 4 vagoane de marfă acoperite, luate din parcul căilor ferate române, fără instalațiuni speciale. Aceste vagoane, începând dela mașină spre coada trenului vor fi așezate astfel:

1) Un vagon de siguranță, cu frână, va fi din vagoanele bagaje, seria D, destinate pentru personalul trenului; 2) Un vagon pentru aprovizionare, luat din vagoanele ordinare de marfă acoperite, seria G. sau G. V; 3) Un vagon bucătărie (fără frână); 4) Un vagon sufragerie și sală de mîncare (cu frîna); 5) 16 vagoane sanitare, din care unul pentru transportul ofițerilor răniți, după tipul admis pentru soldați, însă cu 4 paturi, iar 15 cu cîte 8 paturi pentru soldații răniți. Dintre aceste 16 vagoane, cel puțin 4 vor trebui să fie prevăzute cu frîne. (Fiindcă balustradele dela platforma cu fusul frinei sunt fixe și nu permit încărcarea răniților pe la acest capăt al vagonului, se va observa ca nici odată două vagoane cu frînă să fie așezate unul după altul). 6) Un vagon farmacie și sală de operație (fără frînă); 7) Un vagon pentru efecte spitalicești (cu frînă); 8) Un vagon clasa I cu intercomunicațiune, destinat pentru comandantul trenului și personalul medical; 9) Un vagon de semnal.

Modul de amenajare al acestor vagoane a se vedea la partea III din acest regulament.

§ 36

Trenuri sanitare improvizate

Art. 184. Trenurile sanitare improvizate se formează de preferință din vagoanele de marfă model nou (Gr.), fără frînă, cari vor fi amenajate cu concursul agenților căilor ferate. Când bolnavii sau răniții pot călători așezați pe scaun, se preferă a se întrebuița în acest scop vagoane de călători de diferite clase.

Art. 185. Trenurile sanitare improvizate sunt asimilate trenurilor de călători în ceea ce privește numărul și pozițiunea frînelor. Vagoanele de marfă cu frîne nu se vor întrebuița pentru transportul răniților.

Art. 186. Pe primul vagon al trenurilor sanitare se arborează fanionul convențiunii dela Geneva (Crucea roșie) și fanionul național

(tricolor). Deosebit de aceasta, pe fiecare vagon se așează o placardă sau pînză cu Crucea roșie.

Cînd trenurile, după ce au debarcat oamenii bolnavi sau răniți, sunt întrebuințate la alte transporturi, aceste semne sunt ridicate și nu vor rămîne decît pe vagoanele în cari se vor înapoia obiectele de amenajare ale acestor trenuri (tărgi, aparate de suspensiune, etc).

Art. 187. Un tren sanitar improvisat se compune din cel mult 30 vagoane, din cari 24 sunt rezervate exclusiv pentru bolnavi și răniți, iar restul pentru personalul și materialul sanitar, cum și pentru efectele bolnavilor.

Ordinea în care vor fi așezate, începînd dela mașină spre coada trenului, va fi cea următoare :

1) Un vagon de siguranță ; 2) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 3) Un vagon pentru efecte spitalicești ; 4) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 5) Un vagon clasa I sau a II a pentru personalul medical (medici), etc. ; 6) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 7) Un vagon de aprovizionare ; 8) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 9) Un vagon pentru personalul militar (trupă, etc.); 10) Un vagon de semnal.

Art. 188. Cînd nu se dispune de timp, comandantul general al etapelor poate autoriza transportul bolnavilor și răniților ușor, pe distanțe scurte, chiar cu un tren servit la transportul de trupe, așa cum este format și cu amenajare sumară.

§ 37

Mersul trenurilor, orare, halte

Art. 189. În timp de pace, mersul trenurilor speciale militare este întocmit de autoritățile competente ale căilor ferate române, ținîndu-se seamă, pe cît posibil, de indicațiunile date de autoritățile militare în drept. Luțea maximă a trenurilor militare, compuse din mai mult de 24 vagoane este de 25—30 *km. pe oră*.

Art. 190. Pentru orice tren militar, șeful gării de plecare trimite orariul mersului trenului comandantului trupei ce se transportă, cu cel puțin 24 ore înainte de plecare. Cînd nu se dispune de acest timp, orariul se va da dela gară.

Art. 191. În afară de oprire necesitate de serviciul tehnic al trenurilor, se vor mai prevedea halte (opriri) pentru trebuințele oamenilor și cailor. Aceste halte sunt, pe cît se poate, combinate cu opririle tehnice și cuprind :

a) *Halte-cină sau de aprovizionare*, cu o durată de cel mult o oră și se dau pe cât posibil în timpul zilei. În timpul acestei halte se aprovizionează trupele când au isprăvit hrana și se distribuie furajul. Aceste halte se dau în mod excepțional, fiecare trupă ce se transportă trebuind a lua măsuri spre a nu avea nevoie de reprovizionare pe timpul mersului ;

b) *Haltele de adăpat*. Se dau cel puțin două halte de câte o oră în 24 ore și pe cât posibil la timpul din zi când trebuie adăpați caii :

c) *Halte de transbordare* au loc numai atunci când trupele și materialul trebuie să schimbe trenul, din cauza întreruperii momentane a circulației, a deosebirii de cale, etc. ;

d) *Halte de repaos* sunt opriri scurte de la 10 -15 minute ce se dau la intervale minime de 2 ore pentru trebuințele oamenilor.

Art. 192. Opririle unui tren sanitar sunt mai dese și de o durată relativ mai mare de cât la trenurile militare ordinare, pentru ca serviciul medical să se poată îndeplini mulțumitor.

§ 38

Relațiuni generale între agenții căilor ferate și militarii transportați

Art. 193. Relațiunile generale între agenții exploatațiunii căilor ferate cu șeful trupei îmbrăcate, se bazează pe observarea unui întreit principiu :

1) Agenții căilor ferate nu se vor amesteca, sub nici un cuvânt, în chestiunile de disciplină militară ;

2) Șeful trupei îmbrăcate nu trebuie să intervie cituși de puțin în cea ce constituie operațiunile tehnice de formarea și conducerea trenului ;

3) Atât autoritatea militară cât și agenții căilor ferate sunt ținuți a-și da reciproc tot concursul, când va fi cerut de unul din ei în interesul executării transportului, în bune condițiuni.

Art. 194. La gara de plecare și cel puțin cu o jumătate de oră înaintea plecării trenului, șeful trupei de transportat va face să se prezinte șefului gării foaia de drum sau actele prevăzute la art. 44, (49), în baza cărora urmează a se efectua transportul după ce lea complectat sau corectat cu indicațiunile necesare.

Art. 195. Operațiunile de îmbarcare la plecare și de debarcarea la sosire, se efectuează sub ordinele șefului detașamentului.

Direcțiunea trenului pe timpul mersului pînă la sosire apar-

ține exclusiv șefului de tren, cu excepțiune de cazul prevăzut la art. 138.

Art. 196. În gări, ofițerii nu pot da ordine agenților gării și orice cereri sau reclamațiuni se vor adresa prin șeful trupei îmbarcate, șefului de gară respectivă. De asemenea agenții gărilor trebuie să se adreseze inclusiv numai șefului militar al trupei ce se transportă.

Art. 197. La fiecare oprire șeful de tren anunță pe comandantul trupei de ordină exactă a opririi pentru ca acesta să poată lua măsuri, fie pentru coborîrea oamenilor din vagoane fie pentru a împiedica coborîrea.

CAPITOLUL IV

Sosirea trupei la gară și îmbarcarea

§ 39

Sosirea trupei la gară

Art. 198. Trupa ce trebuie să se îmbarce va trebui să sosească completă la locul hotărît pentru îmbarcare și în termenul următor :

Infanteria și trupele de pionieri și comunicații cu o oră, cavalerie și artilerie cu două ore înainte de ora plecării. Coloanele de munițiuni, pontonierii, coloanele de subsistență și ambulanțele vor fi la gară cu 3 ore înainte de plecare.

Dacă îmbarcarea se face afară de cheiuri prin ajutorul ram-pelor mobile, trupele și serviciile vor trebui să sosească la gara de plecare cu o oră mai înainte ca timpul arătat mai sus.

Aceste termene sunt absolute și nu se vor abate de cît pe răspunderea comandantului unității ce se îmbarcă în cazuri cu totul excepționale și bine justificate.

Comandantul militar al unei gări poate desființa sau întrebuiința la alte transporturi trenul unei trupei se nu ar sosi în termenul indicat mai sus.

§ 40

Î m b a r c a r e a

Art. 199. Prescripțiunile pentru îmbarcarea trupelor variind în raport cu materialul rulant, cu materialul de războiu precum și cu deprinderea trupei cu această operațiune, regulile de îmbarcare se vor stabili prin instrucțiuni ministeriale

Îmbarcarea se va face la cheiuri sau în plină cale, prin ajutorul rampelor mobile, când cheiurile lipsesc sau sunt insuficiente.

§ 41

Personalul însărcinat cu îmbarcarea și debarcarea materialului și cu manevrele prin gări

Art. 200. Bagajele neînsoțite sunt încărcate și descărcate prin îngrijirea personalului gărilor. Bagajele corpurilor vor fi îmbarcate debarcate de oamenii de corvoadă necesari, luați din trupa ce se îmbarcă.

Art. 201. Caii, trăsurile și materialul de războiu se îmbarcă și debarcă de autoritatea militară cu concursul personalului gărilor.

Art. 202. Proptirea și legarea trăsurilor cu frînghii cade în sarcina autoritățile militare. Șeful de gară sau agenții săi se asigură numai că legarea este bine făcută și poate cere a se completa, de va fi nevoie.

Art. 203. Manevrarea vagoanelor în gări, prinderea și desprinderea lor sunt făcute exclusiv de personalul gării. Dacă însă, după arătările șefului de gară, ar lipsi mijloacele necesare pentru ducerea vagoanelor pe distanțe scurte la locul de îmbarcare autoritatea poate da oamenii necesari.

Art. 204. Vagoanele odată încărcate, nu pot fi puse în mișcare pînă ce șeful gării sau agenții săi nu vor verifica dacă pot trece astfel încărcate sub gabarit.

CAPITOLUL V

Reguli pentru mersul trenului și opririle prin stațiuni. Debarcarea

§ 42

Măsuri de siguranță

Art. 205. Măsurile relative la siguranța trenurilor, sunt cele prescrise în regulamentele speciale ale exploatațiunii căilor ferate române, cu modificările stipulate prin prezentul regulament.

§ 43

Alimentarea și timpul transportului

Art. 206. Ofițerii și asimilații lor cînd călătoresc însoțind detașamentele, vor beneficia în bufetele și restaurantele de prin gări,

de aceleași reduceri ca și personalul căilor ferate, justificînd calitatea lor prin ordinul de serviciu.

Ofițerii din comisia superioară de căi ferate, dela biourul transporturile și acei din comisiunile militare de studii după liniile căilor ferate vor beneficia în bufetele și restaurantele de pregătiri de aceleași reduceri ca și personalul căilor ferate, prezentînd în acest scop permisele de liberă circulație permanente pe căile ferate.

Art. 207. În gările halte cine sau de adăpat, comandanții vor îngriji ca să se găsească apă de băut și adăpat necesară oamenilor și cailor cari trec prin acele stațiuni, în care scop se va pune în acele stațiuni hîrdaie sau putini cu apă, distribuite dealungul cheiului unde se va opri trenul. Pe timpul căldurilor mari se va lua măsuri ca să se distribuie apă chiar la vagoane.

Art. 208. În timp de război, dacă va fi necesar a se procura hrana și furajul trupelor chiar pe timpul transportului, se vor organiza în gările alese cu halte-cine, cantine de gări pentru procurarea hranei și furajului trupelor în trecere. Acest mod de hrănire a trupelor va fi cu totul excepțional.

Art. 209. Cantinele de gări vor fi puse sub direcțiunea imediată a comandantului militar al gării și vor fi administrate în regie sau prin antreprenori.

Art. 210. Comandantul detașamentului, care se găsește în situațiunea de a se alimenta pe timpul transportului, va anunța telegrafic cu 8 ore înainte pe comandantul gării respective, arătînd ziua și ora cînd va trece. Plata ce va face direct către antreprenorul cantinei sau către furnizori, fie imediat în gară și în numerar, de către șeful detașamentului, fie prin liberare de bonuri.

§ 44

Sosirea trenului în gara de destinație

Art. 211. Comandantul unei gări, care este anunțat de sosirea unui tren militar, trebuie să ia toate măsurile necesare ca trenul să poată fi oprit pecît posibil chiar dinaintea cheiului sau locului de debarcare astfel ca debarcarea să poată începe imediat.

Art. 212. Dacă sosirea are loc noaptea, cheiurile de debarcare sunt luminăte prin îagrijirea șefului gării de sosire.

Art. 213. Cînd destinațiunea unui transport militar a fost modificată pe timpul mersului, comandantul trupei este încunoștiințat din vreme de comandantul militar al gării unde se găsește trenul spre a da ordinele necesare.

Art. 214. La sosirea în gara de destinație, comandant militar al gării dă comandantului trupei toate indicațiunile relative la debarcare, arată piața de așteptare în vecinătatea gării unde se va putea forma trupa.

Arr. 215 Timpul maxim ce se poate acorda unei trupe pentru efectuarea debarcării, va fi :

Infanteria și trupele de pionieri și comunicații o jumătate de oră cînd debarcarea se face pe cheiuri, cu rampe mobile.

Cavaleria și artileria, o oră pentru debarcarea cu cheiuri și o oră și jumătate pentru debarcarea fără cheiuri.

Coloanele de munițiuni, pontonierii, ambulanțele, parcuri, etc., o oră și jumătate pentru debarcarea fără cheiuri.

Timpul astfel acordat pentru debarcare este absolut. Comandantul unei trupe trebuie să nu piardă din vedere că orice tren sosit în gară și nedescărcat la timp este o piedică pentru celelalte trenuri care'l urmează. Ca atare, el este dator să ia toate măsurile pentru asigurarea debarcării înainte de termenul fixat.

În cazul cînd o trupă nu ar fi putut termina debarcarea întregului său material în termenul fixat, comandantul militar al gării în înțelegere cu șeful gării poate dispoza ca trenul sau vagoanele rămase nedescărcate să fie trecute pe o altă linie disponibilă spre a face posibilă intrarea la timp în gară, a trenului următor.

Art. 216. Indată ce comandantul trupei a primit dela comandantul militar al gării indicațiunile prescrise la art. 214, dă ordin să se recunoască imediat cheiul de debarcare și drumul care conduce la piața de adunare.

§ 45

Debarcarea

Art. 217. Se va efectua după prescripțiunile date prin instrucțiunile ministeriale.

Debarcarea se va face la cheiuri, sau în plină cale prin ajutorul rampelor mobile, cînd cheiurile lipsesc sau sunt insuficiente.

§ 46

Transbordări (schimbări de trenuri)

Art. 218. În principiu, în transporturile militare se evită pe cit este posibil transbordările, mai ales la trupele însoțite de cai și trăsurile numeroase.

Cu toate acestea, sunt cazuri cînd aceste transbordări trebuie neapărat executate, cum :

1) Cînd este de a se trece de pe o linie îngustă sau largă pe o linie normală și viceversa ;

2) Cînd unul sau mai multe vagoane s'ar fi deteriorat în timpul mersului ;

3) Cînd linia ar fi intreruptă accidental.

În aceste cazuri debarcarea și reîmbarcarea se va face prin ajutorul mijloacelor locale.

§ 47

Măsuri de luat cînd trebuie să se imbarce sau să se debarce în aceeași gară mai multe trupe`

Art. 219. Cînd din aceeaș gară urmează să plece două sau mai multe trenuri militare la intervale mai scurte de cît cele fixate, pentru îmbarcare (art. 198) se vor lua următoarele măsuri :

1) Se va hotărî fiecăreia din trupele ce trebuie să imbarce în acelaș timp, cîte un cheiu separat ;

2) Cînd lipsesc cheiuri suficiente se vor rezerva aceasta trupelor călări (de preferință artileriei) iar trupele pe jos vor fi imbarcate pe liniile de garaj.

Aceleaș reguli vor fi observate cînd în aceeaș gară urmează să fie debarcate în acelaș timp, două sau mai multe trenuri militare la intervale mai scurte decît cele fixate la art. 215.

§ 48

Plecarea trupelor

Art. 220. Înainte de a părăsi cheiul de debarcare comandantul trupei face să se inspecteze trenul de un ofițer însoțit de un subofițer și de un agent al gării, spre a se ridica obiectele uitate și a se constata pierderile sau stricăciunile aduse vagoanelor pe timpul transportului.

În caz de se constată asemenea pierderi sau stricăciuni, comandantul militar al gării face să se dreseze proces-verbal în triplu exemplar care se va semna atît de șeful gării cît și de comandantul trupei transportate.

Un exemplar din acest proces-verbal se va opri de comandantul trupei, unul de șeful gării și al treilea de comandantul militar al gării, cari îl va înainta autorităților superioare.

Art. 221. În principiu este oprit ca o trupă să rămână pe piața de așteptare mai mult decît timpul strict necesar pentru debarcarea cailor și trăsurilor sale

Cu toate acestea, cînd din cauza întinericului (noaptea) sau cînd trebuie a se întruni cu alte trupe din aceeași unitate, care ar sosi mai tirziu cu alte trenuri, se poate admite ca o trupă să stea mai multe ore pe piața de așteptare. În acest caz comandantul militar al gării este ținut ca, în unire cu comandantul trupei sosite, să aleagă ca piața de așteptare o localitate destul de depărtată de gară, pentru a nu se produce îngrămădiri de trupe și material în timpul debarcărilor succesive a trenurilor ce vor mai sosi.

CAPITOLUL VI

Exercițiile pe căile ferate în timp de pace

§ 49

Reguli generale

Art. 222. În fiecare an corpurile de trupă de toate armele și serviciile vor executa exerciții de îmbarcare și debarcare.

Se deosebesc două feluri de exerciții :

- 1) Exerciții pregătitoare ;
- 2) Exerciții întrunite.

Art. 222. Comandanții de corpuri și șefii de servicii vor da cea mai mare îngrijire acestor exerciții dela care atîrnă regulata executare a transporturilor pe căile ferate.

§ 50

Exerciții pregătitoare

Art. 224. Aceste exerciții au de scop instrucția individuală de îmbarcare și debarcare a oamenilor, cailor și trăsurilor.

Ele se fac sub conducerea ofițerilor.

Art. 225. Pentru executarea acestor exerciții se vor cere șefilor de gări din localitate, cu două zile înainte, a se pune la dispoziția trupelor două vagoane acoperite cu rechizitele pentru oameni și cai și un vagon platformă.

Ele vor avea loc în luna Aprilie, se vor executa în ținuta de campanie, și se va căuta a nu se aduce vreo jignire în exploatarea căilor ferate.

Exercițiile de îmbarcare și debarcare se vor face la cheiuri și prin ajutorul rampelor mobile atît ziua cît și noaptea.

§ 51

Exerciții întrunite

Art. 226. Numai după ce oamenii și caii au fost bine deprinși cu mecanismul îmbarcării și debarcării se va putea trece la exercițiile întrunite. Aceste exerciții se fac pe cât e posibil cu efective de război sub conducerea comandanților de corpuri și șefilor de servicii. Oamenii sunt în ținuta de campanie, iar trăsurile cu încărcătura regulamentară.

Art. 227. Exercițiile întrunite se vor executa dela 1 Maiu până la 15 Iunie inclusiv, căutându-se a nu se aduce vreun prejudiciu administrației căiei ferate.

Pentru aceste exerciții se vor avea în vedere următoarele reguli :

1) Numărul de ședințe de fiecare corp de trupă se fixează astfel :

a) Pentru trupele de infanterie, pionieri, comunicații și cavalerie, trei ședințe, din care una de noapte ;

b) Pentru trupele de artilerie, coloanele de munițiuni, ambulantele și celelalte servicii, patru ședințe, din care două de noapte.

În fiecare ședință exercițiile se vor face de regulă la cheiuri și în limitele posibilității la o anumită linie de garaj din stațiuni. Exercițiile în cale curentă se vor putea face numai pe liniile cu circulație redusă și numai în timpul și la locurile ce se vor fixa, după prealabilă înțelegere cu organele în drept ale căilor ferate române.

2) Numărul de vagoane de care corpurile vor putea beneficia pentru fiecare din aceste ședințe, se fixează astfel :

a) Un regiment de infanterie, două vagoane pentru oameni, trei vagoane pentru cai și două vagoane platforme ;

b) Un batalion vânători sau infanterie : un vagon pentru oameni, două vagoane pentru cai și două vagoane platforme ;

c) Un regiment de artilerie : două vagoane pentru oameni, 5 vagoane pentru cai și 5 vagoane platforme ;

d) Un regiment de cavalerie : un vagon pentru oameni, 5 vagoane pentru cai și 5 vagoane platforme.

Toate aceste vagoane vor avea rechizitele de amenajare necesare.

3) Pentru punerea la dispoziție a vagoanelor necesare, comandantii de corp de armată și șefii de servicii se vor adresa în scris direct șefilor de gări din localitate, fără a mai fi nevoie de vreo altă intervenire la autoritățile superioare.

4) Cererea vagoanelor necesare va trebui tăcută cu cel puțin

5 zile înainte de ziua fixată pentru începerea exercițiilor și va trebui să arate precis : numărul ședințelor, al vagoanelor necesare și zilele în care va avea loc.

5) Orele pentru executarea acestor exerciții, cheiurile și liniile de garaj unde ele vor avea loc, vor fi fixate după înțelegerea între șeful gării și un ofițer delegat de comandantul trupei, astfel ca să aducă nici o perturbare exploatarea ordinare a căilor ferate.

În timpul exercițiilor de noapte, mijloacele de iluminat, se vor procura de autoritatea militară. (Felinarele obișnuite ale trupelor).

6) Primirea și predarea vagoanelor și rechizitelor se va face prin procese-verbale în dublu exemplar.

Stricăciunile făcute de trupe vor fi desnăgubite de corpul sau serviciul respectiv din fondul mesei generale de întreținere, după tariful în vigoare.

7) În gările unde s'ar dispune de locomotive pentru manevră șefii trupelor pot cere șefilor de gări punerea în mișcare a trenurilor pe distanțe scurte pe liniile de garaj, pentru a se putea observa dacă felul cum s'e imbarcat trăsurile nu prezintă vreun inconvenient. Șefii gărilor vor satisface aceste cereri numai întrucât aceasta nu ar aduce vreo perturbare serviciului regulat de exploatare.

8) Pe timpul exercițiilor din gări, comandanții trupelor sunt ținuți a face să se observe întocmai consemnele ce le vor fi comunicate de șefii gărilor pentru buna ordine, paza materialelor din gări și evitarea accidentelor, așezînd în acest scop garde de poliție trebuincioase.

9) Trupele vor evacua gara îndată după expirarea termenului fixat pentru aceste exerciții.

Art. 228. Exercițiile pe căile ferate vor fi conduse astfel, ca la terminarea lor trupă să poată executa imbarcarea și debarcarea la cheiuri sau în plină cale atât noaptea, cît și ziua în cea mai perfectă ordine, fără strigăte și dezordine.

Exercițiile intrunite pe liniile ferate militare

Art. 229. În garnizoanele mari unde s'ar găsi linii ferate militare, comandanții de corpuri de armată respectiv pot autoriza o parte din corpuri să facă exercițiile de imbarcare și debarcare pe aseste linii și cu matetialul rulant al autorității militare respective

Cererea de vagoane se va face către autoritatea care are supravegherea și întreținerea liniei și după normele prescrise la articolul 227.

În caz cînd lipsește materialul rulant necesar se va cere dela gara din localitate de către autoritatea militară de care depinde linia militară.

CAPITOLUL VII

§ 52

Dispozițiuni finale

Art. 230. Toate dispozițiunile prevăzute în prezentul regulament, privitoare obligațiunilor direcțiunii generale a căilor ferate române se vor aplica și direcțiunilor căilor ferate militare, județene sau private existente, sau care se vor coustrui în viitor.

Această prescripțiune se va prevedea în contractele sau concesiunile prin care se autorizează construcțiunea liniilor ferate române.

Art. 231. Toate chestiunile de detaliu relative la aplicarea regulamentului de față, vor fi regulate prin instrucțiuni ministeriale date de către ministerul de războlu sau de lucrări publice, după cum ele privesc pe autoritățile militare sau pe direcțiunea generală a căilor ferate române.

Art. II. Toate dispozițiunile contrarii regulamentului de față sunt și rămîn desființate.

Art. III. Miniștrii Noștri secretari de Stat la departamentele de războiu și lucrări publice sunt însărcinați cu executarea acestui decret.

Dat în București, la 1 Aprilie 1911.

CAROL

Ministrul de războiu
N. Filipescu

Ministrul lucrărilor publice
B. Delavrancea