
BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL ✓

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 388 din 27 Ianuarie 1912, d. inginer Alexandru Dobrogeanu, absolvent cu diplomă al școlii politecnice din München și actualmente ocupînd funcțiunea de inginer, șef al atelierelor de aplicație dela Școala superioară de arte și meserii din București, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea pentru organizarea zisului corp, recunoscîndu-i-se, în acest grad vechimea dela 10 Februarie 1910, data procesului verbal al comisiei instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 442 din 3 Februarie 1912, timpul petrecut în străinătate de d-nii ingineri Vasile Roșu, George Panaitopol și Constantin I. Budeanu, ca bursieri ai Academiei Române, li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, dîndu-li-se ast fel dreptul de a fi puși pe tabloul de înaintare la alegere dela gradul ce fie-care posedă actualmente, la gradul următor.

Prin decretul regal No. 483 din 4 Februarie 1912, d. inginer Traian Al. Măxinoiu, absolvent cu diplomă al școlii naționale de poduri și șosele, este admis în corpul tehnic, (cadrul detașat), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5, 6 și 46 din legea de organizare al zisului corp, pe ziua de 1 Iulie 1911, cînd a fost numit în serviciul ministerului Agriculturii și Domeniilor, ca inginer însărcinat cu supravegherea construcțiunii halei de pescării din portul Galați.

Prin decretul regal No. 754 din 14 Februarie 1912, d. Deleanu Gheorghe absolvent al școlii politecnice din Charlottenburg, este

numit, pe ziua de 3/16 Februarie 1912, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și tot deodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinat) cu gradul de inginer stagiar, conform art. 4 și 7 din legea de organizare a sus zisului corp.

In administrațiunea centrală a Ministerului

Noi ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere legea promulgată prin înaltul decret regal cu No. 286 din 21 Ianuarie 1912, prin care se deschide pe seama acestui minister un credit de 100.000 lei, pentru studiul lucrărilor de irigare a Bărăganului și marelor șesuri învecinate, cu apă din Dunăre, inclusiv aranjarea canalelor principale pentru navigațiunea interioară.

Decidem :

Art. I. D. inspector general Al. Davidescu, secretarul general al ministerului, este delegat de noi și însărcinat cu dirijarea studiului lucrărilor de irigare a Bărăganului și a marelor șesuri învecinate su apă din Dunăre, inclusiv aranjarea canalelor principale pentru navigațiunea interioară, cu incepere de la 1 Februarie 1912.

Art. II. D. inspector general Al. Davidescu, va propune personalul tehnic trebuincios, pentru facerea acestor studii.

Art. III. Se acordă d-lui inspector general Al. Davidescu, pentru această însărcinare, o diurnă de 500 lei pe lună, care se va plăti din creditul de 100.000 lei, acordat prin legea sancționată cu decretul No. 286 din 21 Ianuarie 1912, pentru facerea sus ziselor studii.

Data la 28 Ianuarie 1912.

Ministru, **B. DELAVRANCEA**

No. 2.215.

In serviciul Direcțiunii generale de studii și construcții

Prin decretul regal No. 916 din 20 Februarie 1912, d. inginer ordinar clasa I George Tămășescu, actualmente aflat în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, este pus în retragere

din oficiu, pe ziua de 1 Aprilie 1912, spre ași regufa drepturile la pensiune, avînd împlinită etatea cerută atît de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, precum și de art. I din legea generală de pensiuni.

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 389 din a. c., d-nii locotenent-comandor Teodorescu Mihail și căpitan Botez P. Eugeniu, actuali căpitani principali în serviciul inspectoratului general al porturilor și navigației, dependente de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, sunt confirmați, pe ziua de 1/14 Ianuarie 1912, cel dintii în funcțiunea de căpitan de port principal al portului Brăila, și cel de al doilea în funcțiunea de căpitan de port principal, comisar maritim la portul Sulina.

Prin decretul regal No. 843 din 17 Februarie 1912, d. locotenent comandor Păun Constantin, se numește pe ziua de 1 Februarie 1912, în postul de șef de divizie în serviciul maritim român, cu salariul lunar de lei 700 și 200 lei diurnă fixă, în locul rămas vacant prin încetarea din viață a șefului de divizie Gh. Murguleț.

In administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 485 din 4 Februarie 1912, d-nii ingineri ordinari clasa II Dessilă Virgiliu St. și Popescu Agripa, actuali ingineri atașați clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1912, în posturile de ingineri atașați clasa II în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 486 din 4 Februarie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer-șef clasa I Tănăsescu Ilie, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912 din postul de inspector principal clasa I, ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunei căilor ferate și tot deodată se trece pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 755 din 14 Februarie 1912, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa I Ionescu Ioan N., pe

ziua de 16/29 Ianuarie 1912, din postul de șef de secție ce ocupa la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și tot deodată este trecut pe aceiaș zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 914 din 20 Februarie 1912, d. inspector general clasa II Gallea Nicolae, actual sub director de serviciu clasa I în administrațiunea căilor ferate, este pus în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a și regula drepturile la pensiuine, avînd împlinită etatea cerută, atît de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, cît și de art. 1 din legea generală de pensiuini.

Prin decretul regal No. 915 din 20 Februarie 1912, d. inginer ordinar clasa I Sorescu Toma, actual șef de biurou principal clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, este pus în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a și regula drepturile la pensiuine, avînd împlinită etatea cerută atît de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, cît și de art. 1 din legea generală de pensiuini.

Prin deciziunea ministerială No. 4.727 din 20 Februarie a. c. d. Godini Giovanni, actual șef de secție clasa IV în administrația căilor ferate, este licențiat din serviciu pe ziua de 1/14 Aprilie 1912, spre a și exercita drepturile la pensiuine, conform art. 46 din legea generală de pensiuini și art. 100 din regulamentul acestei legi, pentru incapacitate notorie de lucru.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 117 din 6 Februarie 1912 s'a sancționat următoarea:

L E G E

Pentru modificarea articolelor 51, 52, 53 și 62 din legea de organizare a corpului tehnic.

Art. 51. Cadrele conductorilor se fixează astfel:
Conducători principali clasa I;

Conducători principali clasa II ;
 " ordinari " I ;
 " " " II ;
 " " " III ;

Numărul conducătorilor-principali nu va întrece trei zecimi din numărul total al conducătorilor prevăzut în cadre și fixat de regulamentul legii. Acest număr se va distribui în mod egal între cele două clase de conducători principali.

Numărul conducătorilor ordinari clasa I nu va putea fi mai mare decât $\frac{3}{10}$ din numărul total al cadrelor, acel al conducătorilor ordinari clasa II nu va putea trece peste $\frac{2}{10}$ din totalul cadrelor.

Art. 52. Onorariile anuale ale conducătorilor se fixează astfel :

Conducătorii principali clasa I, lei 6.000 ;
 " " " II, " 4.800 ;
 " ordinari " I, " 3.600 ;
 " " " II, " 3.000 ;
 " " " III, " 2.400 ;

Afară de aceste onorarii, conducătorii primesc cu titlul de despăgubire o sumă anuală, care se va stabili prin regulamentul pentru aplicarea acestei legi și destinată a acoperi cheltuelile și alocațiunile eventuale pentru birou, cheltueli de deplasare și alte cheltueli provenind din îndeplinirea serviciului.

Art. 53. Conducătorii ordinari de clasa III sunt luați dintre elevii conducători diplomați ai școalei de poduri și șosele.

Conducătorii ordinari de clasa II sunt luați dintre conducătorii ordinari de clasa III, și conducătorii ordinari de clasa I dintre conducătorii de clasa II, după un serviciu de cel puțin 3 ani în această clasă.

Trecerea dela un grad de conductor principal la altul, cum și dela gradul de conductor ordinar clasa I la acela de conductor principal clasa II se va face numai la alegere și după un stagiul de 4 ani în gradul precedent.

Art. 62. Disponibilitatea pe timp nelimitat și revocarea sau destituirea se pronunță prin decret regal, în baza propunerii ministerului lucrărilor publice, prin raport motivat și luând avizul unei comisiuni numită de ministru și compusă din doi inspectori generali și trei ingineri șefi, în care se va asculta și apărarea invinuitului.

Prezenta lege se va pune în aplicare la 1 Ianuarie 1912.

Prin decretul regal No. 497 din 4 Februarie 1912 s'a sancționat următorul :

Regulament pentru transportarea mărfurilor colete, cu vasele serviciului de navigațiune fluvială română

Introducere

Dispozițiunile acestui regulament se aplică la transporturile de mărfuri colete, cari se fac, cu începere de la 1 Ianuarie 1912, pe Dunăre și afluenții săi, de navigațiunea fluvială română.

Pe lângă acest regulament sunt în vigoare și dispozițiunile speciale prevăzute în tarif.

Conținutul și forma scrisorii de trăsură. Încheierea contractului de transport

Art. 1. Fie-care transport se predă cu o «scrisoare de trăsură» tipărită conform modelului special alăturat, purtind stampila navigațiunei fluviale romine.

Scrisorile de trăsură cu cari se expediază transporturi din porturile romine, trebuiesc să poarte timbrul fix de 50 bani.

Scrisorile de trăsură cu cari se expediază transporturi din porturile străine, trebuiesc să poarte timbrele prevăzute de legile țărilor respective.

Art. 2. Predătorul este obligat să facă în scrisoarea de trăsură toate indicațiunile relative la conținutul, marca, numărul, greutatea, cîtimea și modul împachetării coletelor, precum și toate declarațiunile necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale; el răspunde pentru exactitatea acestor indicațiuni sau declarațiuni și suportă toate consecințele cari rezultă din indicațiuni sau declarațiuni neexacte, neprecise sau nesuficiente.

Art. 3. În scrisoarea de trăsură va trebui să se arăte în mod deslușit numele destinatorului, orașul, strada și numărul casei; căci în cazul cînd s'ar întîmpla ca destinatorul să nu se găsească din cauză că adresa n'a fost destul de deslușită, serviciul de navigație nu răspunde de consecințele ce ar rezulta din această cauză.

Ca destinatar poate figura numai o singură persoană sau firmă.

Art. 4. Dacă se întocmesc scrisori de trăsură în mod excepțional, după cererea părților, de agenții navigațiunii fluviale, aceștia se consideră ca însărcinați ai predătorului și nu ai navigațiunii fluviale.

Art. 5. Cu o singură scrisoare de trăsură se poate preda din un port, pentru alt port, transporturi pentru ori și ce cantitate.

Dacă numărul coletelor care compune un transport este atât de mare în cît locul din scrisoarea de trăsură, destinat pentru specificarea mărfurilor, nu ar fi suficient, înscrierea lor va trebui să continue pe verso, dacă însă nu vor încăpea nici pe versul scrisorei de trăsură, atunci se va continua pe foi, cari vor trebui să aibă formatul scrisorii de trăsură și cari se vor subscrie de predător, aplicînd cîte un timbru mobil de 50 bani, pe fiecare foaie.

Art. 6. Scrisorile de trăsură în cari s'au făcut corecturi sau răzături, nu se primesc.

Se permite însă a face în scrisorile de trăsură corecturi la indicațiunile greutăților, dar atunci va trebui să se repete în litere și predătorul să semneze de facerea acestor corecturi.

Art. 7. Conținutul coletelor trebuie să fie declarat, în scrisoarea de trăsură, în mod cît se poate de precis.

Se vor respinge scrisorile de trăsură cu denumiri generice ca: ambalagiiuri, marfă pentru comerț, etc.

Art. 8. Scrisoarea de trăsură însoțește transportul pînă la portul de destinație.

Dacă destinatorul dispune ca transportul să fie reexpediat la o altă localitate, se întocmește o nouă scrisoare de trăsură.

Art. 9. Scrisoarea de trăsură ține loc de contract între predător și navigația fluvială. Ea trebuie semnată de o singură persoană sau firmă și adresată tot unei singure persoane sau unei firme.

Semnătura predătorului, va fi scrisă, tipărită sau stampilată.

Art. 10. Predătorul este obligat să anexeze scrisorei de trăsură, actele eventuale necesare, conform legilor, prescripțiunilor și regulamentelor sanitare, de poliție veterinară, de serviciul filoxeric, de vamă, etc., și a despăgubi navigațiunea fluvială pentru daunele eventuale cauzate prin neexactitatea, nesuficiența sau lipsa acestor documente; navigațiunea fluvială nefiind ținută să examineze dacă aceste documente sunt în regulă și suficiente.

Art. 11. Predătorul mărfii este considerat ca cunoscînd condițiunile de transport și pe cari le primește, prin faptul subscrierii în scrisoarea de trăsură.

Pe versul scrisorei de trăsură se poate tipări firma predătorului.

Art. 12. După primirea transportului de către agenție, predătorul mărfii primește o recepisă de predare.

Contractul de transport se consideră încheiat numai după primirea completă a mărfii și aplicarea stampilei agenției pe scrisoarea de trăsură.

Primirea și predarea mărfurilor

Art. 13. Toate coletele trebuie să fie solid împachetate de către predător, astfel că să nu se strice din cauza împachetării în timpul încărcărilor sau descărcărilor, precum și trebuie să poarte în mod lizibil și durabil indicațiunea mărcii și No. coletului.

Mărcile și numerile coletelor trebuiesc făcute cu vâpsea cu ulei pe coletele cari stau la aer liber precum: butoaie, lăzi cu geamuri, baloane de sticlă goale sau încărcate etc., pentru ca astfel să nu se șteargă de intemperii atmosferice.

Art. 14. Pește proaspăt în ghiață sau în apă se primește numai dacă va fi bine împachetat, spre a nu se uda și vătămă mărfurile celelalte cu cari se va încărca împreună.

Art. 15. Sacii cu zarzavat sau chiar saci goi vor trebui să aibă legate la gură tăblițe de carton sau de lemn, pe cari să fie indicate marca și No.

Art. 16. Pietre scumpe, bani, tablouri și alte obiecte de artă, precum și antichități, se primesc numai în urma unei înțelegeri speciale.

Pentru aceste mărfuri cari sunt numai condiționalmente admise la transport, se întocmesc scrisori de trăsură deosebite cari nu coprind și alte mărfuri.

Art. 17. Mărfurile rău împachetate sau având urme de umiditate, nu se primesc de cât cu condițiune, ca predătorul să declare în scrisoarea de trăsură, contrasemnând, că răspunde de orice neajuns s'ar cauza acestei mărfi sau și la alte mărfuri, aparținând altor persoane, cari ar suferi din cauza relei împachetări sau a naturii, sau să dea o declarațiune separată, conform formularului anexat.

Art. 18. Animalele domestice, animalele sălbatice, precum și mărfuri neîmpachete ca : pamînturi, fîn, oase, cărbuni, paie, etc., se primesc numai în urma unei înțelegeri speciale.

Art. 19. Mărfuri supuse stricăciunii sau spargerii, precum : damigene, butoaie, sticle, oglinzi, geamuri, mobile, efecte de strămutare, obiecte de fontă, tuburi de fontă, etc., nu se primesc pentru transportare, de cât pe rizicul predătorului, care va face o de-

clarațiune în acest sens, pe scrisoarea de trăsură, contrasemnînd, sau făcînd o declarațiune separată, conform formularului anexat.

Art. 20. Pentru transporturi de animale precum și de produse brute de animale, predătorul și primitorul trebuie să îndeplinească singuri formalitățile și prescripțiunile cerute de legi în țările respective, întru cît îi privește pe dînșii.

Art. 21. Nu se primesc pentru transport de cît în urma unei înțelegeri speciale cu direcțiunea navigațiunii fluviale următoarele articole :

a) Praf de pușcă, bumbac explozibil, arme încărcate, arpin fulminant, piese de artificii, hîrtie fulminantă, nitroglicerină și ori-ce alte obiecte explozibile sau supuse inflamațiunii spontanee ;

b) Articole grețoase sau rău mirositoare ;

c) Colete mai mici de 5 kg. greutate și, în general, obiecte supuse debitului poștal ;

d) Colete mai grele de 750 kg. ;

e) Var nestins ;

f) Lînă în baloturi nepresate ;

g) Fier vechiu.

Art. 22. Este interzis a introduce în colete scrisori sau bani. Ori și ce infracțiune la această prescripțiune supune pe contravenient la pedepsele prevăzute de legi.

Art. 23. Mărfurile se expediază în ordinea primirii lor, întru cît navigațiunea fluvială nu este nevoită să facă excepțiune de la această regulă, fie pentru motive întemeiate pe nevoile serviciului, fie pentru interesul public, fie cu privire la natura mărfii.

Art. 24. Navigațiunea fluvială este obligată să elibereze destinatorului, la locul de destinațiune, transportul și scrisoarea de trăsură contra plății taxelor, care încarcă transportul și contra adevăririi primirii, afară de cazul cînd predătorul va fi dat navigațiunii fluviale o dispozițiune contrarie.

Mărfurile adresate «agenție restant» se eliberează persoanei care va prezinta recepisa de predare, semnînd adevăririi de primire.

Art. 25. Destinatorul este obligat ca, la primirea mărfii, să observe bine coletele și, la caz de bănuială asupra lipsei conținutului, să ceară cîntărirea lor, iar rezultatul constat să se noteze de către agent pe scrisoarea de trăsură ; în caz contrariu nu va avea dreptul la nici o despăgubire.

Constatările făcute după ridicarea transportului nu se recunosc de serviciu.

Diferențele de greutate în minus la colete, cari nu vor prezenta urme de violare, nu se vor considera ca lipsuri și, deci, serviciul nu va acorda nici o despăgubire pentru asemenea diferențe.

La transporturile de lamarină și table în legături, precum și fier în bare și legături, serviciul nu răspunde de cât de numărul legăturilor, neluând nici o răspundere în privința greutății lor și numărul de foi sau bare ce conțin legăturile.

Art. 26. Agențiile primesc și predau mărfurile, de transportat, pe cheu, în apropiere de debarcader sau în magaziile agențiilor, precum și în magaziile docurilor din Galați și Brăila.

Art. 27. Părțile cărora le incumbă încărcarea sau descărcarea mărfurilor, răspund pentru toate pagubele cari se cauzează șlepurilor, uneltelor de încărcare și instalațiunilor navigațiunii fluviale din vina predătorilor, a destinatorilor sau a agenților lor.

Art. 28. Un transport sosit în portul de destinație, nu se poate expedia la o altă destinație înainte de a se achita toate sumele cu cari transportul este grevat.

Dacă însă valoarea mărfii acoperă cu prisos taxele de transport ce s'ar mai cuveni încă pînă la noua destinație, aceste taxe se pot transmite spre încasare noului port de destinație, pe răspunderea personală a agentului.

Art. 29. Dacă pentru un transport, sosit într'un port, predătorul cere ca marfa să fie predată unui alt destinatar și dacă scrisoarea de trăsură nu a fost încă eliberată destinatorului, predătorul va trebui să prezinte agenției navigației recepția de predare eliberată lui, împreună cu dispozițiunea sa, făcută în scris.

Predătorul singur este în drept să dispună ca transportul să se înapoieze la portul de expedițiune, să se oprească într'un port intermediar, sau să se elibereze într'un alt port, putînd în același timp schimba și persoana destinatorului.

Navigațiunea fluvială este în drept să refuze efectuarea unor astfel de dispozițiuni, dacă prin executarea lor s'ar produce perturbațiuni în serviciu sau neajunsuri de ori și ce natură.

Orice dispozițiune trebuie să se refere la întregul transport și nu numai la o parte din el.

Dreptul de dispozițiune al predătorului încetează îndată ce

după sosirea transportului în portul de destinațiune, scrisoarea de trăsură s'a eliberat destinatorului.

Art. 30. Sosirea mărfurilor se aduce la cunoștința destinatorilor printr'un aviz, care li se transmite prin curier, poștă sau orice alt mijloc de înmînare.

Spesele pentru avizarea mărfurilor sosite cade în sarcina destinatorului.

Art. 31. Navigațiunea fluvială percepe, la eliberarea mărfurilor în porturile de destinație, toate taxele cari încarcă marfa, chiar dacă a sosit numai o parte a mărfurilor cari figurează în scrisoarea de trăsură.

Ridicarea în rînduri a mărfurilor cari figurează în una și aceeaș scrisoare de trăsură nu este permisă.

Art. 32. Dacă primirea mărfurilor supuse stricăciunii, s'ar refuza de destinator, ele se vor pune telegrafic, și pe contul predătorului, la dispozițiunea acestuia, și în cazul cînd nu se va primi un răspuns la timp, ele se vor vinde prin jicitație publică de agenția respectivă. Din suma ce se va obține se vor reține taxele cu cari marfa este grevată, iar restul se va remite predătorului mărfii.

Dacă, însă, în urma vînzării va rezulta un deficit, deficitul se va încasa de la predător.

Art. 33. Dacă destinatorul, după achitarea taxelor de transport nu ridică marfa sau ridică numai o parte din ea, serviciul nu mai are nici o răspundere pentru stricăciuni sau lipsuri, iar destinatorul este obligat a plăti taxele de magazinaj pentru tot timpul cît stă marfa neridicată.

Art. 34. Mărfurile cari nu se vor lua în primire de către destinator, după sosirea lor, se vor pune la dispoziția predătorilor, printr'o adresă făcută prin portul de predare, care se va repeta de trei ori, la intervale de 7 zile. Dacă nici după ultima avizare nu va sosi dispozițiunea predătorului, marfa se va vinde prin licitație publică, de către agenția respectivă, cînd serviciul navigațiunii va găsi de cuviință.

Din suma ce se va obține, se va reține taxele cu cari marfa este grevată, iar restul se va remite predătorului mărfii.

Art. 35. Vînzarea prin licitațiune publică se va face în urma unei publicațiuni făcută prin oficiul agenției respective și care se va afișa la localul agenției.

Ziua și ora de vînzare se va notifica prin scrisoare recomandat, atît predătorului cît și destinatorului.

În cazul cînd pe mărfurile căzute în suferință se va fi aplicat un sechestru de ori ce natură, fie de predător, fie de destinatar sau de ori-ce altă terță persoane, navigațiunea fluvială este autorizată și în acest caz a proceda la vînzarea mărfii prin licitațiune publică, în condițiunile, și cu formele prevăzute la art. 34.

Pentru mărfurile expediate peste frontieră și cari vor fi eventual sechestrate de instanțele țării respective, navigațiunea fluvială nu răspunde în nici un sens, nici față de predător, nici față de destinatar.

În toate aceste cazuri, navigațiunea fluvială este autorizată, chiar față de aceste sechestre, a nu permite ridicarea mărfii, fie de la bord sau din magazinele sale, de cît contra achitării taxelor de transport și accesorii, cu cari este grevată marfa și în tot cazul contra unei adrese a instanței respective, prin care să se arate că din sumele prinse din vînzare se va plăti, cu precădere, navigațiunii fluviale, taxele datorite.

Art. 36. Mărfuri incendiabile cu destinațiune «post restant» uu se primesc.

Art. 37. Mărfurile cari, după aprecierea agentului primitor, sunt supuse stricăciunii sau cari nu acoper cu prisos taxa de transport, nu se primesc dacă nu se achită toate taxele de predare.

Art. 38. Mărfurile garantează prin ele plata sumelor cuvenite și ele nu se pot elibera decît după achitarea tuturor sumelor cu cari sunt grevate.

Art. 39. În caz de întrerupere de navigațiune, serviciul își rezervă dreptul de a descărca și conserva mărfurile, în punctul în care se găsește vasul în momentul întreruperii, pe riscul și pericolul proprietarului mărfii, pînă la deschiderea navigațiunii.

Art. 40. Mărfurile sosite în porturi cu ultima cursă, înainte de închiderea navigațiunii, trebuiesc ridicate în maximum 8 zile dela sosirea lor.

În caz de neridicare în acest termen, serviciul va transporta mărfurile în o magazie din oraș, cheltuelile de transport, chiriile și paza magaziei, privind pe destinatar.

Art. 41. Navigațiunea fluvială nu răspunde de durata efectuării transporturilor decît cînd se va observa o rea voință din partea sa, și nici de expedierea mărfurilor primite, cînd din lipsă de mijloace nu le poate transporta.

În acest din urmă caz, predătorul poate ridica transportul fără

să plătească taxa de magazinaj pentru timpul cît a stat în magazia navigațiunii fluviale, neavînd dreptul la nici o altă despăgăbire.

De asemenea navigațiunea fluvială își rezervă dreptul de a refuza primirea mărfurilor spre transportare, cînd se va găsi cu cale.

Transportarea cadavrelor

Art. 42. Cadavrele se pot transporta numai în urma unei înțelegeri speciale cu direcțiunea navigațiunii fluviale.

Cadavrul trebuie să fie pus într'un sicriu închis ermetic și acesta așezat într'o ladă de lemn.

Cadavrul se poate transporta și împreună cu carul funebru.

Cadavrul trebuie să fie însoțit de o persoană care va plăti un bilet de călătorie.

Transportarea unui cadavru nu se poate face decît dacă expeditorul înmînează agentului navigațiunii fluviale, la predare, un act (bilet de voe) dela autoritățile în drept, prin care se permite transportul.

Acest act se înapoiază însoțitorului la eliberarea cadavrului.

Art. 43. Taxele de transport pentru cadavre trebuiesc achitate la predare.

Art. 44. Cadavrul trebuie ridicat, dela agenție, cu 6 ore dela sosirea vaporului în port, fie ziua fie noaptea, la din contră se vor cere dispozițiunile autorităților locale.

Modul de plată.

Art. 45. Sumele de plătit navigațiunii fluviale, în porturile române, atît pentru taxele de transport cît și pentru ramburse, deburse și taxe accesorii, se vor achita în monedă romînească.

Sumele de plătit navigațiunii fluviale în porturile străine, se achita numai în aur, cu excepțiune pentru transporturile expediate între două porturi ale aceleiași țări străine, pentru cari se vor achita în moneda țării respective.

Declarațiuni false a greutății sau a conținutului transportului.

Art. 46. Agențiile porturilor sunt în drept să examineze ori unde și oricînd, conținutul și greutatea transporturilor expediate, pentru a se convinge dacă ele corespund cu declarațiunile făcute de predător, în scrisoarea de trăsură.

Art. 47. Predătorul care expediază într'un transport, sub declarațiuni false, obiecte excluse cu desăvîrșire de a se transporta, sau admise în urma unei înțelegeri prealabile, va plăti o amendă de 15 lei pentru fiecare kilogram, calculată pentru greutatea totală a coletului, în care se va găsi asemenea obiecte.

Afară de această amendă predătorul rămîne responsabil față de legile țării, unde s'a comis această contravenție.

Art. 48. Dacă se predau cu declarațiuni neexacte, de conținut, alte obiecte decît acele arătate la aliniatul precedent și rezultă, prin această declarațiune, o pagubă pentru navigațiunea fluvială, sau dacă se declară o greutate mai mică, și nu se cere cîntărirea printr'o mențiune înscrisă în scrisoarea de trăsură, se percepe, afară de taxa cu care s'a păgubit navigațiunea fluvială, prin transportul dela portul de predare pînă la destinație, și îndoitul acestei taxe ca amendă, cel puțin însă lei 7, bani 50.

Art. 49. Prin perceperea amenzilor și adauselor prevăzute la art. 47 și 48 nu se ridică obligațiunea predătorului de a despăgubi navigațiunea fluvială de daunele ce i s'ar cauza eventual, prin declarațiuni false a conținutului.

Art. 50. Amenzile se vor încasa dela predător sau dela destinatar.

Magazinaj.

Art. 51. Mărfurile descărcate în porturile române, pe cheu sau în magazii, se conservă gratuit de către agenții în timpul prevăzut în tarif, socotit din ziua următoare a zilei în care s'a trimis avizul de sosire.

Mărfurile descărcate în magaziiile docurilor din Galați și Brăila, precum și în porturilor străine, sunt supuse, în ceea ce privește magazinajul, dispozițiunilor speciale ale administrațiunilor respective.

Art. 52. Mărfurile inflamabile și acidele trebuiesc ridicate de destinatar, imediat după sosirea lor, și anume chiar în ziua primirii avizului de sosire. Pentru aceste mărfuri, taxa de magazinaj decurge din ziua cînd s'a avizat sosirea transportului.

Aceste mărfuri sunt pe riscul destinatarului din momentul descărcării lor în port, serviciul navigațiunii fluviale nerăspunzînd de cît numai pe baza lor, iar nu și de conservarea lor.

Art. 53. Mărfurile aduse spre expediere și reluate de predător fără a mai fi transportate, vor fi supuse la taxele de magazinaj.

naj fixate în tarif, socotindu-se magazinajul din ziua aducerii acestor mărfuri la agenție.

Afară de taxa de magazinaj, se percepe costul de manipulațiunile făcute, precum și suma debursată pentru timbre, formalități vamale, corespondență, etc.

Art. 54. Direcțiunea navigațiunii fluviale poate mări timpul liber de magazinaj al mărfurilor, cînd va găsi de cuviință.

Ramburse și deburse

Art. 55. Ramburse se admit pînă la ori și ce sumă.

Agențiile serviciului navigațiunii sunt în drept a refuza transporturile pentru cari se prevăd ramburse în sume prea mari.

Art. 56. Mărfurile grevate cu ramburs, nu se pot elibera destinatorului, înainte de a se încasa suma rambursului și toate taxele cî încarcă transportul.

Art. 57. Valoarea rambursului trebuie trecută în scrisoarea de trăsură. Predătorul primește, din partea agenției, pe lîngă recipisa de predare și un cupon de legitimație pe care îl restituie agenției la primirea banilor.

Art. 58. Valoarea rambursului se achită de către agenția portului de expediție, aducătorului cuponului de legitimație, după ce agenția portului de destinație va comunica că marfa a fost ridicată și rambursul vărsat.

Agenția nu este obligată să constate identitatea aducătorului cuponului de legitimație.

Dacă predătorul pierde cuponul de legitimație al rambursului navigațiunea fluvială nu achită valoarea lui, de cit numai după ce predătorul va publica, pe spezele sale, în *Monitorul Oficial*, această pierdere și va prezenta navigației fluviale un exemplar din *Monitorul Oficial*, în care s'a făcut publicarea.

Art. 59. Dacă transportul se eliberează fără a se încasa rambursul prevăzut, destinatorul este obligat să achite ulterior, serviciului navigațiunii, suma corespunzătoare, care figurează în scrisoarea de trăsură.

Art. 60. Predătorul are facultatea de a anula, micșora sau spori suma rambursului.

În toate aceste cazuri, predătorul trebuie să înainteze agenției de predare o dispozițiune scrisă la care va anexa cuponul de legitimație și recipisa de predare.

Cererile adresate agențiilor din porturile române, vor purta timbrul legal.

Dacă rambursul se anulează, se face mențiune pe recipisa de predare, care se remite predătorului, iar cuponul de legitimație se anulează și se reține de agenție.

Dacă rambursul se micșorează, se face mențiune atât pe cuponul de legitimație, cât și pe recipisa de predare, care în urmă se remite predătorului.

Art. 61. Dacă suma rambursului se sporește, agenția de predare emite un nou cupon de ramburs și de legitimație, pentru suma sporită. Cuponul de ramburs se transmite prin cartarea portului de destinație, iar cuponul de legitimație, împreună cu noua recipisă de predare, se înmânează predătorului transportului.

Înainte de a anula, micșora sau spori suma rambursului, portul de expediție trebuie să se convingă, pe cale de corespondență în contul predătorului, dacă transportul nu s'a eliberat deja cumva adresantului.

Art. 62. Avansuri se fac numai asupra mărfurilor de consumațiune curentă, precum: cafea, orez, fier, etc., și pînă la concurența de $\frac{1}{2}$ valoarea mărfii, maximum fiind 100 lei.

Încărcarea și descărcarea mărfurilor

Art. 63. Mărfurile se încarcă și se descarcă de navigația fluvială, fără a se percepe vreo taxă pentru această manipulație.

Încărcarea și descărcarea coletelor mai grele de 750 kg. se efectuează de părți, eventual de navigația fluvială, în sarcina părților, socotindu-se cheltuielile efective.

Asigurarea mărfurilor

Art. 64. Mărfurile predate spre expediere sunt considerate ca asigurate. Prima de asigurare este cuprinsă în taxa de transport.

Pentru mărfurile cari se vor preda după 30 Noemvrie stil nou, sau se vor găsi în drum după această dată, se percepe, pentru asigurare în contra rizicului de ghiață, o taxă suplimentară prevăzută în tarif.

În caz de pierderi, serviciul navigațiunii despăgubește pe cel în drept, cu suma convenită, care se va calcula pe baza prețului curent al mărfurilor de aceeași natură, în portul de expediție și

în ziua cînd a avut loc expedierea. În lipsa unui preț curent, despăgubirea se calculează după valoarea comună a mărfii, evaluată pe aceleași baze.

Osebit de aceasta se restituie taxele de transport și accesorii.

Pentru coletele pierdute, conținînd diferite mărfuri și trecuie în scrisoarea de trăsură cu denmirea ca: efecte de corp, efecte vechi, efecte de strămutare, mobile. etc. și pentru mărfurile pentru cari nu se poate justifica valoarea lor cu o factură în regulă, serviciul acordă o despăgubire maximă de 1 leu, 50 bani de kg.

În caz de avarie, navigațiunea fluvială plătește suma cu care marfa a fost depreciată, după aceleaș norme ca în caz de pierdere.

Art. 65. Predătorul este obligat a declara cantitatea și valoarea reală a mărfii, astfel că această valoare să poată fi constatată fără dificultăți, în caz de avarie sau pierdere.

Cînd se va constata că valoarea declarată a fost mai mare de cît aceea reală, se va acorda o despăgubire echivalentă cu valoarea reală.

Art. 66. Dacă un colet conține diverse mărfuri, predătorul trebuie să prezinte o listă conținînd enumerațiunea și evaluarea tuturor articolelor conținute în acel colet.

Art. 67. Agenția comunică proprietarului mărfii, în caz de avarie. Dacă proprietarul este absent sau nu răspunde, marfa avariata, susceptibilă de o repede stricăciune, se vinde imediat prin licitație.

Art. 68. Dacă într'un transport numai o parte de marfă este avariata, destinatorul este obligat să primească marfa neavariata.

Art. 69. Marfa avariata se estimează în comun acord cu proprietarul ei, și care în urmă primește marfa și despăgubirea cuvenită.

Art. 70. În toate cazurile de pierderi toate sau parțiale și de vătămăre, navigația fluvială face imediat cercetări minuțioase dresînd procese-verbale de constatare pentru orice neajuns.

În cazuri de vătămări și avarii, pentru stabilirea constatărilor cheamă experți a căror plată privește pe părți, în cazul cînd se constată că vătămările sau avariile arătate de ei nu există.

Art. 71. Cererile pentru despăgubiri de mărfuri se fac de către destinatori, cari vor trebui să alătore, la reclamație, scrisoarea de trăsură și factura; predătorii pot face asemeni cereri, numai în baza unei cesiuni făcută de destinator pe scrisoarea de trăsură.

În cazul cînd s'a pierdut întreg transportul, astfel că scrisoarea de trăsură nu se mai ridică de destinator, rămînînd în casa agenției de destinație, despăgubirea cuvenită se va face predătorului care își va formula plîngerea către serviciu, alăturînd recipisa de predare și factura respectivă.

Art. 72. Cererile de despăgubire pentru vătămări, cari nu sunt aparente și a căror existență s'a constatat, după luarea în primire a mărfii, nu vor fi luate în considerație dacă ele nu vor fi făcute în scris, în termen de 5 zile dela luarea în primire a mărfii; cel în drept fiind obligat să dovedească că vătămarea a avut loc în intervalul dela predarea pînă la eliberarea mărfii.

Art. 73. Următoarele articole nu se consideră ca asigurate, decît în urma unei înțelegeri speciale:

a) Animale, metale prețioase, pietre scumpe, monede în metal sau hîrtie, acte oficiale, documente și obiecte de artă;

b) Locomotive, căldări pentru mașini cu aburi, locomobile și vagoane de drum de fier;

c) Mărfurile cari nu sunt destul de solid împachetate pentru a suporta transportul și manipulațiunile necesare.

Art. 74. Navigațiunea fluvială nu răspunde de avarii ocazionate prin accidente de mașinilor, căldărilor sau tuburilor de apă, nici de stricăciunile făcute de șoarici și insecte, din pierderi provenite din cauza înghețului sau răsboaielor, revoluțiunilor și a altor turburări de forță majoră, și nici de scurgerile conținuturilor lichide.

Art. 75. Pentru asigurarea mărfurilor în contra incendiului, în magaziiile serviciului, se percepe o taxă prevăzută în tarif.

Efectuarea operațiunilor vamale și a formalităților pentru predarea și primirea mărfurilor.

Art. 76. Predătorul întocmește scrisoarea de trăsură, pe care o prezintă agenției odată cu marfa și cu formele vamale.

Art. 77. Formalitățile vamale pentru importuri, exporturi, asigurație și transborduri se fac de către predători particulari autorizați de guvern.

Art. 78. Navigațiunea fluvială se însărcinează însă cu facerea acestor formalități, atunci cînd cei interesați vor cere aceasta, în care caz, vor percepe taxele prevăzute în tariful respectiv.

Art. 79. Pentru ridicarea mărfii, destinatorul va trebui să prezinte agenției avizul prin care i s'a făcut cunoscut sosirea transportului.

Art. 80. Pentru ori și ce declarațiuni false, predătorul sau destinatorul rămân singuri responsabili față de autoritățile vamale.

Art. 81. Cererile de restituire de taxe plătite în plus, se pot face numai pînă în șase luni, socotite din ziua plătirii taxei respective, iar cererile de despăgubire pentru pierdere totală sau parțială și vătămare, se prescriu în termen de șase luni, socotite dela e liberarea mărfii.

Sumele plătite în plus la agenția de predare, se achită numai predătorilor, în baza recepiselor de predare.

Sumele plătite în plus la agenția de destinație, se achită numai destinatorilor, în baza scrisorilor de trăsură.

Sumele plătite în plus, trebuiesc reclamate numai de cei cari sunt în drept a le incasa.

În cererile de restituire trebuie să se arate împrejurările sau dispozițiunea din regulament, pe care se bazează cererea, precum și suma ce se reclamă.

Dacă taxele francate nu sunt suficiente pentru acoperirea tuturor taxelor de transport și accesorii, cari încarcă mărfurile la e liberarea lor, diferența se plătește de destinator.

Dacă însă insuficiența taxării transporturilor francate se constată ulterior, adică după eliberarea mărfii, diferența se va plăti de predător.

Pentru rambursele anulate sau micșorate, nu se acordă nici o restituire, din provizionul încasat.

Art. 82. Amenzile pentru declarațiuni false, se încasează la eliberarea transportului dela destinator. Cînd însă destinatorul va refuza ridicarea transportului, amenzile se vor achita de predător.

Art. 83. Navigațiunea fluvială nu acordă despăgubiri pentru lipsuri de greutate în următoarele cazuri.

a) Cînd coletele nu prezintă nici o urmă de violare ;

b) Cînd predătorul a făcut mențiune, pe scrisoarea de trăsură, că coletele nu au fost predate în mod suficient ambalate ;

c) La mărfurile cari sunt supuse la scădere, scurgere sau risipă.

Art. 84. Navigațiunea fluvială nu răspunde pentru rugină la mărfurile metalice.

Art. 85. Navigațiunea fluvială răspunde de lipsurile de greutate, numai pentru pierderile cari trec peste toleranțele următoare : 4% din greutatea articolelor : cărbuni, ciment, var, grafit în-

grășaminte de pământ, oase, ardezie, turte oleaginoase, fructe împachetate.

Cînd aceste articole se prezintă spre expediere neîmpachetate, navigațiunea fluvială nu răspunde de nici o lipsă.

4% din greutatea articolelor lichide și umede și pentru fructele de sud în saramură ca măsline, etc., precum și la următoarele articole uscate: lemne tinctoriale tăiate sau măcinate, coji, rădăcini, fructe proaspete, foi de tutun proaspete, lînă, piei, fructe uscate sau coapte, coarne și ghiare, reglisă, tutun tăiat, grăsimi, săpunuri compacte, pește uscat, hămei, chituri proaspete și cereale.

Dacă aceste articole le predau în lunile Iunie, Iulie și August. toleranța sus indicată, se va socoti îndoit.

2% din greutatea tuturor celorlalte mărfuri uscate.

Dacă mai multe colete sunt transportate cu o singură scrisoare de trăsură, toleranța se calculează în parte pentru fiecare colet, întrucît greutatea coletelor de acelaș fel sunt indicate separat.

Pentru mărfurile neridicate în termenul liber de magazinaj, precum și pentru acele reexpediate la alte porturi sau înapoiate la portul de predare, navigațiunea fluvială nu răspunde chiar dacă lipsurile sunt mai mari, decît toleranțele prevăzute mai sus.

Art. 86. Constatările de lipsuri, făcute după ridicarea transporturilor, nu se vor lua în considerațiune, întrucît răspunderea serviciului navigațiunei încetează din momentul ridicării mărfurilor.

Prin decretul regal No. 920 din 20 Februarie 1912 s'a sancționat următorul :

Regulament pentru serviciul automobilelor statului, județelor și comunelor

A. Șoferii.

Condițiuni de angajare. — Retribuțiunea

1. Șoferii întrebuințați de autorități pentru serviciul automobilelor trebuie să întrunească următoarele condițiuni :

a) Să fie major ;

b) Să aibă certificat de absolvire a uneia din școalele superioare de meserii din țară, secțiia ajustagiu, sau de la arsenalul armatei, sau certificat constatînd că au urmat o școală de șoferii.

c) Să prezinte certificat de bună purtare dacă au mai servit în această calitate.

2. În cazul când, la data punerii în aplicare a regulamentului de față, nu s'ar găsi, pentru toate autoritățile șofeuri cu titlul de mecanici, în mod excepțional se vor putea numi cu titlu provizoriu din conducătorii încercați, cu știință de carte, cari ar prezenta garanții serioase de capacitate în urma examenului obligator ce ar depune înaintea inginerului șef de județ și inspectorului de automobile al ministerului de lucrări publice, sau la minister înaintea unei comisiuni de trei membrii cari se va numi de d. ministru al lucrărilor publice, din care va face parte neapărat și inspectorul automobilelor ministerului lucrărilor publice.

3. Șofeurii cu titlul de mecanic vor fi plătiți cu o leafă lunară de 250 lei și vor fi prevăzuți în buget între funcționarii autorității respective. Dînșii vor avea dreptul la locuință, iar acolo unde nu sunt garaje sau unde autoritatea ce servesc nu le poate da o locuință potrivită, vor primi o indemnizație lunară de 30 lei în județele Ilfov, Iași, Dolj, Brăila, Covurlui și de 20 lei în celelalte județe.

În caz de serviciu comandat, în afară de județ, dînșii vor primi cîte o indemnizație de 6 lei pe zi, afară numai dacă nu li se oferă întreținerea în natură, de acel la ordinele căruia sunt în timpul deplasării.

4. Șofeurii numiți provizoriu în condițiunile art. 2, vor fi plătiți cu o leafă lunară 150 lei și vor fi și ei prevăzuți în buget între funcționarii autorității. Dînșii vor avea de asemenea dreptul la locuință sau indemnizare; în caz de deplasare pentru serviciu comandant, în afară de județ, li se va aloca o diurnă de 4 lei sau întreținerea în natură.

5. Șofeurii vor putea fi autorizați a lua ajutoare în timpul lunilor de vară, de la 1 Aprilie la 1 Noembrie. Aceștia vor fi plătiți cel mult cu 60 lei lunar, fără altă întreținere.

B. *Serviciul.*

6. Se va încheia un inventar, în dublu exemplar, al mașinei, accesoriilor și uneltelor, după formularul anexat (No. 1) cu cantitățile și prețurile luate după facturile din dosarele autorității.

Acest inventar se va încheia în termen de o lună de zile de

la data punerii în aplicare a regulamentului de față și va fi semnat de șeful serviciului tehnic respectiv și de șofer.

Achizițiunile posterioare date încheierii inventariului se vor trece în aceasta, pe măsură ce se vor face. La schimbare de șoferi, cel ce părăsește serviciul, pentru ori ce cauză, va preda succesorului său toate obiectele după inventar, făcând încheiere despre această operațiune sub ultimul articol din inventar. Șoferul ce ia în primire, rămîne răspunzător personal de ființa articolelor primite.

Scăderile pentru uzură în cursul serviciului sau pierdere, nu vor putea fi operate în inventar, la coloană respectivă, de cît de șeful serviciului tehnic local sau de inspectorul ministerului de lucrări publice, cu ocaziunea inspecțiunilor la garaj.

Un exemplar din inventar va fi păstrat de șofer la garaj, celalt va fi ținut la serviciul tehnic, care va opera adaosele, pe măsura achizițiunilor și pe baza facturilor.

Inventarul se va transcrie și pe primele foi ale registrului-jurnal.

7. Controlul chilometric este obligatoriu pentru fie-care mașină.

Punerea la punct a controlului nu se va putea face de către șofer de cît în fața șefului serviciului.

8. Șoferul va ține sub a lui răspundere, un registru-jurnal, după formularul anexat (No 2).

În acest registru se va arăta zilnic întrebuițarea automobilului, dacă a eșit din garaj, din ordinul cui, numărul persoanelor, itinerariul urmat și după contor, în coloanele respective numărul chilometrilor la ieșire, la intrare și numărul chilometrilor parcurși.

Șoferul va semnala accidentele de drum cum: deteriorarea, ruperea unei piese, pierdere, etc., cu specificarea ei.

În serviciul special comandat de prefect sau de capul autorității se va putea trece în mod excepțional la ziua respectivă numai indicațiune «Serviciul special comandat de . . . ». Cel care a comandat acest serviciu va fi dator să aducă la cunoștința autorității superioare de care depinde, printr'un raport confidențial, serviciul făcut.

Cînd automobilul nu ese, șoferul va menționa în jurnal, pentru ziua aceea, «în garaj», cu arătarea dacă s'a revizuit mașina sau reparat.

La finele registrului jurnal se vor lăsa cîteva foi albe, în care șoferul va trece distanțele exacte (după contor) parcurse, pentru a

se putea avea ast-fel la un moment dat cunoștința exactă a distanțelor în județ, mai ales pentru șoselele vicinale și drumurile comunale nechilometrate.

Șoferul va avea asupra sa un carnet zis : «Carnet de drum» în care își va culege diferitele date ce urmează apoi a le trece în jurnal.

9) La începutul registrului-jurnal, după inventar, se va opri zece foi albe în cari se vor trece (după formularul anexat No. 3) sub controlul serviciului tehnic și la data respectivă, cantitățile de benzină și uleiuri primite de șoferi și cauciucurile, cu specificarea lor.

Registrele sunt anuale. În primul an, registrul se va furniza de ministerul lucrărilor publice.

10. Șoferul nu poate face direct nici o comandă către furnisori, rămânând personal răspunzător de valoarea ei, în caz contrar.

Toate comenzile vor fi făcute prin adrese semnate de șeful serviciului tehnic.

Ele se vor achita numai pe baza facturilor pe cari se va menționa primirea materialelor și numărul de ordine la cari au fost trecute în inventar. În cazul când comenzile sunt mai importante, vor fi văzute și aprobate de inspectorul automobilelor.

11. Este interzis șoferilor de a preumbla în automobil persoane străine de serviciu sau în afară de ordinul prefectului sau șeful serviciului.

Acei ce vor contraveni acestei dispozițiuni, vor fi destituiți din serviciu.

C. Inspectorul. Atribuțiuni

12. Inspectorul atașat pe lângă ministerul lucrărilor publice are următoarele îndatoriri și atribuțiuni :

a) De a dirige atelierul central de reparațiuni, când se va înființa, conform regulilor ce se vor stabili în această privință ;

b) De a dirige depozitul ;

c) De a examina pe șoferi în comisiunea examinatoare, când se prezintă pentru a intra în serviciu ;

d) De a inspecta starea automobilelor autorităților și de a controla activitatea șoferilor ;

e) De a verifica comenzile, devizele, etc. În deosebi nici un

automobil nu va putea fi trimis la reparație, fără o prealabilă examinare a inspectorului, care va dresa un proces-verbal.

13. Inspecțiunile la automobilele autorităților exterioare vor avea loc, cel puțin la două luni, pentru fiecare mașină.

În afară de aceasta, inspectorul este ținut a răspunde la chemările ce i se face de către prefecturi sau de șeful serviciului respectiv.

14. Inspectorul va controla cu deamănuntul starea mașinei și întreținerea ei.

Se va servi de datele trecute în registrul-jurnal, atât la darea de seamă zilnică cât și la partea relativă la întrebuințarea materialelor de întreținere, față de distanțele parcurse.

Va încheia la zi în registrul-jurnal un proces-verbal de inspecție, despre constatările făcute și măsurile tehnice de luat.

În fine, controlează inventarul, ființa articolelor și starea lor de uzură.

15. Inspectorul comunică ministerului și prefectului, sau șefului autorității locale, rezultatul constatărilor sale și poate cere amendarea șoferului, pentru cazurile de neglijență constatate.

16. Inspectorul este obligat a face un raport la finele fiecărui an de starea tuturor automobilelor date sub controlul său.

17. Fiecare autoritate va mandata și consemna anual, pentru fiecare automobil ce are, câte 50 lei, la dispozițiunea ministerului lucrărilor publice.

Aceste sume formind un fond special, vor servi pentru a se acorda 3 premii șoferilor cari se vor dovedi la sfârșitul anului, că pe lângă cea mai bună întreținere a mașinei, au realizat și cea mai mare economie în cheltueli.

Se va ține un stat de serviciu al personalului la ministerul lucrărilor publice.

În luna Ianuarie, inspectorul automobilelor va raporta ministerului lucrărilor publice, amănunțit, constatările făcute cu ocaziunea inspecțiunilor din cursul anului și va propune pentru premii pe șoferii cari au eșit mai bine la inspecții.

Ministerul lucrărilor publice hotărăște cui să se deearnă premiile.

Premiul I va consta în 50% din sumele consemnate, premiul al II-lea din 30% și premiul al III-lea din 20%.

ANEXE

Form. No. 1 pentru inventar

PREFECTURA JUDEȚULUI.....

(Sau numele autorității căreia aparține automobilul)

I N V E N T A R

Incheiat astăzi..... *19...*

No. curent	DESEMNAREA OBIECTELOR	Prețul de achizițiune		Data achizițiunii	Scăderi Specificarea uzurei, a scoaterii din serviciu, pierderi etc.
		Lei	B.		
1	1 automobil marca HP etc.				

Form. No. 2 pentru registrul jurnal de întrebuințarea automobilului

Data	DAREA DE SEAMA	No. km. la eșire sau arătarea comptorului	No. km. la intrare sau a arătarea comptorului	No. km. parcursi
Anul 1910 Maiu..... 1.....	Eșit cu , ora . . . , fost la comuna X, la comuna Y, de acolo pe șoseaua Z pînă la punctul . . . etc., întors în oraș la garaj ora . . .	6.129	6.372	243
Maiu..... 2.....	In garaj, s'au fiert lanțurile . . . etc. etc.			

Form. No. 3 pentru benzină, ulei, cauciuc, etc.

Data	Benzină în kg.	Ulei cu specificația	Cauciucuri	Vaselină	Gaz

B U D G E T E

Prin decretul regal No. 510 din 6 Februarie 1912 s'a aprobat a să face 1: bugetul extraordinar a drumurilor județului Brăila pe exercițiul 1911 - 1912, următoarele modificări :

Lei 16.000, se reduc dela art. 1 «pentru construirea a două cantoane, etc.» ;

Lei 26.000 idem art. 2 : «pentru construcția de șosele».

Lei 15.000, să se înscrie sub un nou articol 5 cu redacțiunea : «Pentru complectarea digurilor surpate de apele mari ale râului Siret, la punctul Vameșu și Cotu-Lung» ;

Lei 25.000, să se înscrie sub un nou articol 6, cu redacția : «pentru cumpărarea unui imobil sau a unui teren pentru localul serviciului tehnic».

Cu aceste modificări bugetul extraordinar va cuprinde :

La venituri Lei 112.000

La cheltueli » 110.000

Cu un excedent de Lei 2.000

Prin decretul regal No. 839 din 17 Februarie 1912 se aprobă a să introducă la partea cheltuelelor bugetului ordinar a drumurilor județului Vilcea pe exercițiul 1911--1912, următoarele modificări.

Lei 9.335 bani 25 se ia de la art. 13 «Pentru construcțiuni și reparațiuni de poduri etc» care lasă economie, și să se adauge :

Lei 8.000 la art. 15 «Pentru întreținerea sonetei cu aburi, a automobilului etc», și

Lei 1.335, bani 25 la art. 16 «Remiza cuvenită Statului pentru încasarea zecimilor percepute pe seama drumurilor, etc».

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C F. R.
pe luna Decembrie 1911|912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909 910	Decembrie	3186	2.074.281	59.364	4.474.494	6.608.139	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910 911		3465	2.407.817	67.024	5.557.764	8.037.605	<i>Mai</i>	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911 912		3477	2.476.779	71.498	5.696.207	8.244.484	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909 910	Luna Decembrie din anul 1911 912 pre- zintă o diferență de:		+ 328.127	+ 12.134	+ 1221713	+ 1.636.345	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910 911			+ 34.202	+ 4.474	+ 138.443	+ 211.879	<i>August</i>	8.466.035	10.014.149	10.083.629
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele luni Decembrie							<i>Septembrie</i>	7.940.540	9.945.949	10.359.926
1909 910	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Decembre		22.965.920	788.004	41.825.074	65.578.998	<i>Octombrie</i>	7.760.739	9.130.286	9.142.760
1910 911			25.393.274	857.164	47.801.872	74.052.310	<i>Noembrie</i>	7.193.726	8.921.277	9.743.388
1911 912			26.724.050	956.369	52.239.287	79.919.706	<i>Decembrie</i>	6.608.139	8.032.605	8.244.484
1909 910	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Decembrie 1911 912 prezintă o diferență de:		+ 3758130	+ 168.365	+ 10414213	+ 14.340.708	<i>Ianuarie</i>			
1910 911			+ 1330776	+ 99.205	+ 4437415	+ 5.867.396	<i>Februarie</i>			
							<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Ianuarie 1911|912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909 910	Ianuarie	3224	2.232.269	53.141	2.419.961	4.705.371	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910 911		3474	2.935.242	56.154	3.362.010	6.353.406	<i>Maiu</i>	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911 912		3477	3.235.189	62.746	3.933.439	7.231.374	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909 910	Luna Ianuarie din anul 1911 912 prezintă o dife- rență de :		+1002920	+ 9.605	+1513478	+ 2.526.003	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910 911			+ 299.947	+ 6.592	+ 571.429	+ 877.968	<i>August</i>	8.466.035	10.014.149	10.083.629
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Ianuarie							<i>Septembrie</i>	7.940.540	9.945.949	10.359.926
1909 910	Dela 1 Aprilie până la 31 Ianuarie		25.198.189	841.145	44.445.035	70.284.369	<i>Octombrie</i>	7.760.739	9.130.286	9.142.760
1910 911			28.328.516	913.318	51.163.882	80.405.716	<i>Noembrie</i>	7.193.726	8.921.277	9.743.388
1911 912			29.959.239	1.019.115	56.172.726	87.151.080	<i>Decembrie</i>	6.678.139	8.032.605	8.244.484
1909 910	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Ianuarie 1911 912 prezintă o diferență de :		+4761030	+ 105.797	11927691	+ 16.866.711	<i>Ianuarie</i>	4.705.371	6.353.406	5.231.374
1910 911			+1630723	+ 105.797	+5008844	+ 6.745.364	<i>Februarie</i>			
							<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.