

A-20-4

1902. évi hó 21-én kelt 404/eln. számú körrendelet 2. §. Rendel. Közlöny m. kir. honvédség számára. — Szabályrendelet 140/2. szám.

ZMKA. TUD. KÖNYVTÁR
140/2
ARCHIVUM
Lelt. sz.: 1147

E-14.

UTASÍTÁS

A KATONAI SZÁLLÍTÁSRÓL

VIZEN.

KELTÉSE 1902

(MÁSODIK KIADÁS)



M. Kir. Hadimuzeum
Könyvtára.
787 szám.



M. Kir. Hadimuz. és
Muz. Könyvtára.
MÁSODPÉLDÁNY

MM

BUDAPEST

PALLAS IRODALMI ÉS NYOMDAI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

1902.

220



TARTALOM.

I. FÖRÉS Z.

ELSŐ FEJEZET.

Szervi határozványok a katonai hatóságok számára; állami hajózási hatóságok és azok hatásköre; a hajózási vállalatok kötelességei.

A) Békében.

	Lap.
1. §. Általában	1
2. §. Hadügyministerium és tengerészeti osztály...	2
3. §. A cs. és kir. vezérkar főnöke	3
4. §. Vasúti iroda és vasut-vonalparancsnokok ...	3
5. §. Cs. és kir. katonai parancsnokság Zárában ...	4
6. §. Cs. és kir. tengeri szállítási vezetőség Triesztben	5
7. §. Elküldő és átvevő katonai hatóságok, csapatok és intézetek. Szállítmányparancsnokok	8
8. §. Hatóságok a tengeri- és belhajózás számára...	10
9. §. A hajózási vállalatok kötelességei	13
10. §. Beutazások	20

B) Háboruban.

11. §. Általában	21
12. §. Cs. és kir. tengeri szállítási vezetőség Triesztben	23
13. §. Elküldő és átvevő katonai hatóságok, csapatok és intézetek. Szállítmányparancsnokok	24
14. §. Hatóságok a tengeri- és belhajózás számára	26
15. §. A hajózási vállalatok kötelességei	27

II. FÖRÉSZ.

MÁSODIK FEJEZET.

**Alapelvek a belvizi utakon való hajózás
katonai használatára vonatkozólag.**

	Lap
16. §. Szállító anyag... ..	28
17. §. Gőzhajók	28
18. §. Uszályhajók	31
19. §. Helyi szokásos hajók	33
20. §. Tutajok	33
21. §. Összekapcsolt hajók, tagok	34
22. A hajók berendezése katonai szállításra	36
A) A gőzösök berendezése és felszerelése	36
B) Az áruszállító uszályhajók berendezése és felszerelése legénység szállítására	37
C) A helyi szokásos hajók és tutajok beren- dezése legénység szállítására	40
D) A hajók berendezése és felszerelése betegek (sebesültek) szállítására	40
E) Az uszályhajók berendezése és felszerelése lovak (vágómarha) szállítására	43
F) A helyi szokásos hajók és tutajok beren- dezése lovak, lövegek és járóművek szállí- tására	43
G) A hajók berendezése fogat nélküli lövegek, járóművek és javak szállítására	44
23. §. Kikötőhelyek. Rakodó készülékek	44
24. §. Alapelvek a hajók férőkéességének kipuha- tolására vonatkozólag	46

HARMADIK FEJEZET.

Alapelvek a tengeri hajózás katonai használatára vonatkozólag.

	Lap
25. §. Szállító anyag... ..	52
26. §. Gőzhajók	53
27. §. Vitorlás hajók... ..	55
28. §. A gőzösök berendezése és felszerelése katonai szállításra	55
A) Csapatok (legénység) szállítására	55
B) Betegek (sebesültek) szállítására	58
C) Lovak (vágómarha) szállítására	59
D) Lövegek, járművek és javak szállítására	60
29. §. Kikötőhelyek, rakodó készülékek, be- és kiszállási (-rakodási) eszközök	60
30. §. Alapelvek a gőzösök tőröképességének kipuhatolására vonatkozólag	63

III. FŐRÉSZ.

NEGYEDIK FEJEZET.

A szállításra való előkészületek.

31. §. A szállítmányok irányítása... ..	65
A) Békében	65
B) Háboruban	74
32. §. A csapat- és szállítmány-parancsnokok rendelkezései az irányítás megtörténte után	74
A) Élelmezési intézkedések békében	74
B) Élelmezési intézkedések háboruban	76
C) Egyéb intézkedések	79
33. §. A legénység beoktatása	82
34. §. Az uszályhajók rendje a hajóvonatban, s a hajóvonatok elindulásának szabályozása belvizi utakon	84
35. §. Időszükséglet a be- és kiszálláshoz (-rakodáshoz)	87

ÖTÖDIK FEJEZET.

A szállítás keresztülvitele.

	Lap
36. §. A hajóraszállást (berakodást) megelőző intézkedések... ..	90
37. §. Hajóraszállítás (berakodás)	94
38. §. Hajómenet	99
39. §. Élelmezés... ..	102
40. §. Kiszállítás (kirakodás)	103
41. §. Intézkedések hadi foglyok szállításánál	104
42. §. Intézkedések betegek (sebesültek) szállításánál	105
43. §. Intézkedések katonai javak szállításánál... ..	106
<i>A)</i> Katonai javakra nézve általában	106
<i>B)</i> Élelmi javakra nézve	108
<i>C)</i> Robbanó javakra nézve	112

IV. FORÉSZ.

HATODIK FEJEZET.

Cs. és kir. hadi hajókon való szállítás.

44. §. Általános határozványok	117
45. §. A szállításra való előkészületek	119
46. §. A szállítás keresztülvitele	123

HETEDIK FEJEZET.

47. §. Átkelések és elszállítások harcászati czélokra	125
---	-----

Mellékletek.

1. melléklet, a 1. §-hoz. Jegyzék a hadügyministeriummal szerződési viszonyban álló, valamint az államilag segélyezett hajózási vállalatokról és azok vonalairól	129
---	-----

2.	melléklet,	a 17. §.-hoz. A személyszállító gőzösök beosztása, azok közlekedési vonalai, menetsebessége és férőképesége	137
3.	«	a 17. §.-hoz. A vontató gőzösök beosztása, azok alkalmaztatási vonalai, menetsebessége és férőképesége	138
4.	«	a 17. §.-hoz. A teherhajók és csavargőzösök beosztása, azok alkalmaztatási vonalai, menetsebessége és férőképesége ...	141
5.	«	a 18. §.-hoz. Az uszályhajók beosztása, hordképessége, méretei, közlekedési vonalai és férőképesége	143
6.	«	a 21. §.-hoz. Összekapcsolt hajók, tagok	145
7.	«	a 22. §.-hoz. Katonai szállításra berendezett uszályhajó vázlata	147
8.	«	a 31. §.-hoz. Áttekintés az irányítási hatáskörökről folyókon, csatornákon és beltavakon, békében... ..	149
9.	«	a 31. §.-hoz. Áttekintés az irányítási hatáskörökről tengeren, békében	150
10.	«	a 31. §.-hoz. Bejelentő-kimutatás... ..	153
11.	«	a 31. §.-hoz. Menetterv	155
12.	«	a 31. §.-hoz. Járaterv	157
13.	«	a 31. §.-hoz. Útmutatás a menet- és járaterv kiállítására és szétküldésére nézve	159
14.	«	a 31. §.-hoz. Bizonylat a kizárólag katonai célokra bérelt hajók számára ...	169
15.	«	a 32. §.-hoz. Áttekintés a tengeren és belvízi utakon egyezmény szerint illetékes élelmezésről	171
16.	«	a 32. §.-hoz. A szállításszabályozó és rakodó tiszt (-tisztviselő) kötelességei ...	173
17.	«	a 36. §.-hoz. Szabályok a személyekből és javakból álló katonai szállítmá-	

	Lap
nyok eligazítására nézve békében és háboruban	179
18. melléklet, a 37. §.-hoz. Legénység fölállítása a földézetben és az alatt, lovak és járóművek fölállítása uszályhajók földézetén, lövegek és járóművek berakása ...	189
19. „ a 37. §.-hoz. Gyalog csapatok, lovasság, tüzérség és járóművek fölállítása uszálytagokon	191
20. „ a 43. B) §.-hoz. Határozványok élelmi javak csomagolására és rakodására nézve	193

Ezen utasítás az érdekelt ministeriumok (hadügyministerium, cs. kir. honvéd ministerium, magy. kir. honvédelmi minister, cs. kir. kereskedelmi ministerium és kereskedelemügyi magy. kir. minister) és a tengerészeti osztály által egyetértően megállapított és az 1900. évi december hó 30. kelt legfelsőbb elhatározással legkegyelmesebben jóváhagyatott.

Ezen utasítás a cs. kir. tengerészeti hatóságnak és az érdekelt osztrák hajózási vállalatoknak a cs. kir. kereskedelmi minister, a magy. kir. tengerészeti hatóságnak és a magyar hajózási vállalatoknak pedig magyar nyelvben a kereskedelemügyi magy. kir. minister által adatik ki.

ELŐZETES MEGJEGYZÉS.

1. Jelen utasításban foglalt határozványok a *fegyveres hatalom* valamennyi részeire nézve (cs. és kir. hadsereg, boszniai-hercegovinai csapatok, cs. és kir. hadi tengerészet, honvédség és népfelkelésre nézve) mérvadók és érvényesek az osztrák-magyar monarchia *mindazon belvizi és tengeri gőzhajózási társaságai (vállalatai)* számára, *melyek a hadügy-ministeriummal szerződési viszonyban állanak, vagy háboru esetén a hadsereg céljait szolgáló teljesítményekre törvényileg kötelezvék.*

2. Ezen utasítás ama határozványai, melyeknek érvényessége *békére* vagy *háborura* külön megszabva nincsen, mindkét viszonyban értelemszerű alkalmazást nyernek. Ép úgy az utasítás mindazon fejezetei, melyek nem tartalmaznak külön határozványokat a belvizi vagy a tengeri hajózásra, mindkettőre nézve értelemszerűen alkalmazandók.

3. A szövegben használt több rendbeli kifejezés magyarázatára megjegyeztetik:

- a) Ezen elnevezések: katonai igazgatás, katonai hatóság, csapatrész, katonai személyek, ha külön valami meg nem jegyeztetik, a fegy-

veres hatalom valamennyi részeire vonatkoznak.

- b) *Szállitmány* elnevezés alatt csapatok (csapatrészek), valamint a helyváltoztatás céljából egyesített összes személyek, állatok és javak értendők, tekintet nélkül arra, hogy ezek egy és ugyanazon szerves kötelékhez tartoznak-e vagy sem.
- c) Az *irányítás* mindazon írásbelileg vagy táviratilag kiadandó intézkedéseket foglalja magában, melyek szállítások keresztülviteléhez szükségesek (péld. a járatvonal megválasztása, a különgözösök felfogadása, a szállitmány és a hajózási vállalatok értesítése stb.)

Rövidítések.

Utasítás a katonai szállításról vasuton = V. sz. utasítás. (Vasut-szállítási utasítás.) Utasítás a katonai szállításról vizen. = Vz. sz. utasítás. (Vizi szállítási utasítás.)

Cs. és kir. közös hadügyministerium = hadügyministerium.

Hadügyministerium «tengerészeti osztálya» = tengerészeti osztály.

Cs. és kir. központi vasut- és gőzhajó-szállítási vezetőség = központi vezetőség.

Lásd . . . pontot = l . . p.

Illetőleg = ill.

I. FŐRÉSZ.

ELSŐ FEJEZET.

Szervi határozványok a katonai hatóságok számára, állami hajózási hatóságok és azok hatásköre; a hajózási vállalatok kötelességei.

A) Békében.

1. §.

Általában.

A katonai hatóságok és azok közegei békében — hasonlóan mint a vasutakra — a hajózásra is annyiban gyakorolhatnak befolyást, a mennyiben :

- a) katonai szállítások végrehajtásáról és
- b) a hajózásnak háboruban való kihasználásához szükséges előkészületekről van szó.

Az 1. mellékletből kivehetők a hadügyminis-
teriummal szerződési viszonyban álló, valamint az
államilag segélyezett hajózási vállalatok.

Ezen utasítás valamennyi érdekelt állami és
magán kezelési ágra nézve kötelező érvénnyel bír.

1.
Közreműködő
katonai hatóságok.

1. melléklet.

Katonai részről jelen utasítás végrehajtásánál békében közreműködnek:

1. A hadügyministerium, a tengerészeti osztály, a cs. kir. honvéd ministerium, ill. a magyar kir. honvédelmi minister.

2. A cs. és kir. vezérkar főnöke.

3. A vezérkar vasuti irodája és a vasut-vonalparancsnokok.

4. A katonai parancsnokság Zárában.

5. A tengeri szállítási vezetőség Triesztben.

6. Az elküldő és átvevő katonai hatóságok, csapatok és intézetek, valamint a szállítmányparancsnokok.

2. §.

Hadügyministerium és tengerészeti osztály.

2.
Hatáskör általánosan.

A hadügyministerium és a tengerészeti osztály képviselik a fegyveres hatalom összes részeinek érdekeit a hajózásnak az osztrák-magyar monarchián belül és azon kívül katonai célokra való felhasználása tekintetében.

Az ebbeli kívánalmak már békében közöltetnek mindkét kereskedelmi ministerrel és a katonai célokra való teljesítményekre nézve a hajózási társaságokkal — az illető kereskedelmi ministerrel egyetértően — a szükséges megállapodások létrehozatnak.

Elintézik a katonai hatóságok és személyek részéről hajózási társaságok ellen és megfordítva

emelt panaszokat. (A honvédségekre és népfölke-
lésre nézve erre az érdekelt honvédelmi minis-
terek illetékesek.)

Mindkét központi hatóság közvetlenül érintke-
zik az osztrák hajózási társaságokkal mindazon
ügyekben, melyek a cs. kir. kereskedelmi minis-
ter befolyására nem szorulnak, a magyar hajó-
zási társaságokkal pedig azon ügyekben, melyek
a hadügyministerium és a kereskedelemügyi ma-
gyar kir. minister között külön megállapítatnak.

3. §.

A cs. és kir. vezérkar főnöke.

A cs. és kir. vezérkar főnöke befolyást gya-
korol mindazon ügyekre, melyek a hajózásnak
katonai teljesítő képességére vonatkoznak, kiadja
az irányelveket annak háboruban való kihaz-
nálására nézve és a szükséges előkészületek iránt
már békében intézkedik.

3.
Hatáskör.

4. §.

Vasuti iroda és vasut-vonalparancsnokok.

A vasuti iroda feldolgozza a hadügyminis-
teriumban és a vezérkarnál előforduló hajózási
ügyeket, végrehajtja a háboru esetére szükséges
előmunkálatokat és eszközli azon irányításokat,
melyek a nevezett ministeriumból indulnak ki.

4.
Vasuti iroda.

Oly menetrend-ügyekben, melyek az illető kereskedelmi minister által még jóváhagyva nincsenek, továbbá valamennyi irányítási ügyben *közvetlenül* érintkezik a hajózási társaságokkal.

5.

Vasut-vonal-
parancsnokok.

A vasut-vonalparancsnokok békében a hadtestparancsnokságoknál elintézik a folyókon, csatornákon és beltavakon való hajózásnak katonai használatára vonatkozó ügyeket. Ugyanezek kötelesek, a mennyiben a szolgálati viszonyok megengedik, a katonai területi parancsnokságok székhelyén hajókon történő nagyobb be- és kiszállásokat (be- és kirakásokat) vezetni. A 13. hadtest vasut-vonalparancsnokának békében korlátolt terjedelemben szállítmányoknak tengeren való irányítása is kötelességét képezi.

Katonaszolgálati tekintetben a vasut-vonalparancsnokok a hadtestparancsnokságoknak, kiképzésükre, valamint a vízi utak nyilvántartására és beutazására vonatkozó minden ügyre nézve pedig a vasuti iroda utján a cs. és kir. vezérkar főnökének vannak alárendelve.

Szolgálati kötelmeiket külön utasítás szabályozza.

5. §.

Cs. és kir. katonai parancsnokság Zárában.

Ezen hatóság a hadügyminiszterium utasításai szerint, továbbá a Triesztben lévő tengeri szállítási vezetőséggel egyetértőleg a tengeren való

katonai szállításra vonatkozó ügyeket intézi el és tengeren való irányításokat is eszközöl. A katonai osztálynak az irányítási ügyekkel megbízott tisztje köteles a külső szolgálat teljesítése közben a tengeri szállítási vezetőség közegei számára előírt jelvényt viselni.

6. §.

**Cs. és kir. tengeri szállítási vezetőség
Triesztben.**

A tengeri szállítási vezetőség Triesztben, mely a tengerész-kerületi parancsnokság egy alárendelt hivatala, megteszi az előkészületeket a tengeri hajózásnak az összetes fegyveres hatalom céljaira való felhasználásához és egyidejűleg központi hatóság a tengeren eszközlendő irányítások számára.

A tengeri szállítási vezetőség áll:

1. Egy hadi tengerészeti helyi alkalmazásban álló magasabb rangu törzstisztből, mint osztályfőnökből;

2. egy hadseregbeli százados vagy törzstisztből mint tengeri irányító tisztből;

3. egy hadi tengerészeti helyi alkalmazásban levő sorhajó-hadnagyból;

4. a szükséges segédszemélyzetből, és pedig: egy a hadseregnél létszám felett vezetett altisztből mint segédmunkásból, egy emberből mint

6.

Hatáskör, személyzet, szolgálati viszony.

küldönczből (egyszersmind könyomdász), ki a katonai állomásparancsnokság részéről a tengerészkerületi parancsnokság megkeresésére a Triesztben időnként elhelyezett hadseregbeli csapatok állományából időlegesen vezényeltetik. A télen fogantatosítandó nagyobb munkálatok alatt a tengerészkerületi parancsnokság egy második küldöncznek a katonai állomásparancsnokság által leendő kirendelését igényelheti.

A tengeri szállítási vezetőség mindazon ügyekben, melyek a tengeri hajózás katonai használatához való előkészítő gondoskodásra vonatkoznak és valamennyi tengerészeti ügyben a tengerészkerületi parancsnokság útján a tengerészeti osztálynak, — a hadi menetrendek szerkesztésére és a tengeri irányításokra vonatkozó összes ügyekben pedig a hadügyminiszteriumnak, ill. a vasuti iroda útján a vezérkar főnökének van alárendelve.

Katonaszolgálati és gazdaszat-közigazgatási tekintetben a tengeri szállítási vezetőség a tengerészeti osztálynak van alárendelve. A tengeri irányító tiszt és a hadseregbeli segédszemélyzet illetékei a hadügyi tárczát terhelik.

7.
Különös kötelességek, utasítás, beutazások, jelvény.

A tengeri szállítási vezetőség az irányítások szakszerű és kifogástalan keresztülviteleért felelős. Ugyanaz ügyel a szerződéseknek a hajózási társaságok részéről való szoros betartására.

Triesztben — továbbá belátása szerint és a mennyiben a szolgálat megengedi, Fiumében is

— kötelessége a hajón való be- és kiszállásokat (be- és kirakásokat) vezetni. Különgözösökkel való irányításoknál a tengeri szállítási vezetőség egy közegének jogában áll az utazásban résztvenni.

A tengeri szállítási vezetőség a hatáskörébe tartozó ügyekben a katonai területi parancsnokságokkal, ill. a m. kir. zágrábi VII. honvéd kerületi parancsnoksággal, mindkét tengerészeti hatósággal és a hajózási társaságokkal közvetlenül érintkezik.

A tengeri szállítási vezetőségnek jogában áll mindazon hajózási ügyekben, melyek oly katonai érdekeket érintenek, melyeknek szabályozása szakszerű ítéletet igényel, a tengerészeti hatóságok- és vállalatoknak jelen utasítás 13. pontjában megnevezett képviselőit ülésre egybehívni.

Oly vállalatok, melyek állandó képviselőt nem neveztek meg, a tengeri szállítási vezetőség által esetről-esetre egy megbizottnak kiküldésére felszólíthatók.

A katonai kincstár számára ezen ülésekből kifolyólag semmiféle kiadásoknak felmerülniök nem szabad.

A tengeri szállítási vezetőség szolgálati köteleit külön utasítás szabályozza.

Utasításszerűleg a tengeri szállítási vezetőség közegeinek békében a monarchia tengerpartkörletét be kell utazniok és sem ezen utazások

keresztülvitelénél meghatározott időponthoz kötve, sem pedig azoknak a hajózási társaságoknál való előzetes bejelentésére kötelezve nincsenek.

A külső szolgálat teljesítése közben a tengeri szállítási vezetőség közegei bal karukon az előírt jelvényt (sárga színű bársony-karkötőt fekete himzésű horgonnyal és e fölött levő koronával) viselik.

7. §.

Elküldő és átvevő katonai hatóságok, csapatok és intézetek. Szállítmánparancsnokok.

8. Az intézkedések valamely szállitmány elküldésére vagy közvetlenül az elküldő hatóság részéről, vagy pedig a vett irányítás alapján tételnek meg. A bejelentésre nézve, vagy valamely szállitmány elküldésére vagy átvételére vonatkozó részletes megállapodás tekintetében az elküldő vagy átvevő hatóságok a hajózási igazgatóságokkal (ügynökségekkel) *közvetlen* érintkezésbe lépnek.

9. Minden katonai szállitmány számára, a kíséző legénység nélkül elküldött áruszállitmányok kivételével, az elküldő hatóság részéről egy szállitmánparancsnok jelöltetik ki. Csapatrészeknél ily minőségben az időnkénti parancsnok működik.

Valamely szállitmányt elküldő hatóság (parancsnokság, intézet stb.) felelős és köteles gon-

doskodni arról, hogy a szállítmányparancsnok (-vezető) kötelmei és a vett irányítási (menet-) okmányok felől tisztában legyen.

A szállítmányparancsnok hatásköre a következőkben állapittatik meg:

a) A rend és fegyelemnek a csapatoknál való fentartására ügyelni köteles, azonban a hajóvezetésbe és a hajószolgálatba való minden beavatkozástól tartózkodnia kell. A hajóközegektől vett idevágó hajórendőri utasításoknak úgy ő, mint az alája rendelt szállítmány úgy utközben, mint a tartózkodási állomásokon eleget tenni köteles.

Az ez ellen vétőkkel szemben a szállítmányparancsnoknak közbe kell lépnie.

b) A be- és kiszállásra (-rakodásra) és utközi megállásokra az intézkedéseket a hajóparancsnokság (hajóvezető) utmutatásai szerint adja ki.

c) A hajóparancsnokság elleni panaszok az illető irányító hatóságnak közvetlenül bejelentendők és a hajókon vagy az ügynökségeknél netán meglevő panaszkönyvekbe bevezetendők. Tengeren való szállításoknál a szállítmányparancsnok a szállítmány beszállására (berakására) vonatkozó határozványokat azon kikötőhely tér- vagy katonai (honvéd) állomás parancsnokságától kapja, honnan kiindulva a tengeri szállítás kezd-

tét veszi; Triesztben a tengeri szállítási vezetőségtől.

Nagyobb szállitmányok be- és kiszállása (be- és kirakása) egy a katonai állomásparancsnokság által e célra kirendelendő tiszt vezetése alatt történik, kinek utasításai pontosan betartandók.

d) A szállitmányparancsnok egyéb kötelességei ezen utasítás 4., 5. és 6. fejezetében foglaltatnak.

8. §.

Hatóságok a tengeri és belvizi hajózás számára és azok hatáskörei.

A) *Hatóságok tengerészeti ügyekben.*

A tengerészeti törvények és szabályok kezelése első fokban a cs. kir. révkapitányságokat és a magy. kir. révhivatalokat, második fokban a cs. kir. és magy. kir. tengerészeti hatóságot Triesztben ill. Fiumében, harmadfokban mindkét állam kereskedelmi ministeriumait illeti meg.

A tengerészeti hatóságok területe tengerészeti kerületekre van felosztva, mely utóbbiak élén Ausztriában révkapitányságok, Magyarországon révhivatalok állanak. Ezek ismét alkerületekre tagozódnak, melyekben Ausztriában révkiküldöttségek, ügynökségek vagy kirendeltségek, Magyarországon révkirendeltségek székelnek.

Mindazon ügyekben, melyek a tengeri közlekedésre, a kikötők helyi viszonyaira és a tengeri igazgatás egyéb ügyeire vonatkoznak, a tengeri irányítási hatóságok az illető tengerészeti hivatalhoz fordulnak, mely viszont szabványokat és egyéb tudnivaló adatokat vagy eseményeket a tengeri szállítási vezetőséggel közöl.

A tengervidékre vonatkozó fontos katonai tárgyalásokon, vagy a tengeri szállítási vezetőség által a vállalatokkal szerződések megkötése és egyéb teljesítmények céljából tartott tárgyalásokon mindig az érdekelt tengerészeti hatóságnak egy közege is vegyen részt. (Lásd 7. pontot.)

Ezen célból mindkét tengerészeti hatóság jelen utasítás 13. pontja értelmében a Triesztben levő tengeri szállítási vezetőség számára egy-egy képviselőt kijelöl és annak nevét tudatja.

A tengerészeti hatóságok a tengeri hajózás mindazon ügyeiben, melyek katonai érdekeket érintenek, a tengeri szállítási vezetőséggel egyetértően járnak el.

Katonai közegek által végrehajtandó beutazásokra vonatkozólag a 6. és 10. §-okra utalattatik.

A révkapitányságok, Magyarországon révhivatalok, továbbá a kiküldöttségek, ügynökségek és kirendeltségek katonai szállítások keresztülvitelénél jogkörük keretén belül közreműködni kötelesek.

10.

Cs. kir. és magy. kir. tengerészeti hatóság.

11.

Révkapitányságok, révhivatalok, kiküldöttségek, ügynökségek, kirendeltségek.

Kötelességük továbbá a körletük különböző állomásain meglevő be- és kirakodási anyagot nyilvántartani és megszemlélni.

Hajóbaleseteknél kötelesek a kincstári vagyont megmenteni és biztonságba helyezni.

A révhivatalok tengeri hajózási ügyekre vonatkozó oly fontosabb adatokat, melyek katonai érdekeket érintenek, a tengerészeti hatóság útján, — sürgős esetben közvetlenül és esetleg táviratilag — a Triesztben lévő tengeri szállítási vezetőségnek bejelentik.

A hajózási vállalatok és ezek közegeinek katonai személyek elleni panaszaik szükség esetében az előljáró tengerészeti hatósághoz terjesztendők fel.

B) *Hatóságok belvizi hajózási ügyekben.*

A belhajózási ügyekkel megbizott polgári hatóságok az alábbi táblázatból vehetők ki:

És pedig:	I.	II.	legfelsőbb
	f o k u		
	hajózási hatóságok		
A birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országokban	Kerületi kapitányságok, saját statummal bíró városok, mint I. foku politikai hatóságok	Politikai országos hatóságok (helytartóságok és országos kormányok)	Cs. kir. kereskedelmi ministerium

És pedig :	I.	II.	legfelsőbb
	f o k u		
	hajózási hatóságok		
A magyar korona országaiban	Megyei hatóságok a saját körletükön belül és törvényhatósági joggal felruházott városok, azonban csak a gőzhajózást nem érintő hajózási ügyekben		A kereskedelemügyi m. kir. minister és mint a kereskedelemügyi ministerium kiegészítő alkatrésze a vasuti és hajózási főfelügyelőség

Ezen hatóságok hatásköre kiterjed a belvizi hajózás összes ügyeire és a különféle hatósági fokok szerint megfelelően határolva van.

Belhajózási ügyekre vonatkozó s katonai ügyeket érintő fontos tárgyalásokhoz mindkét kereskedelmi ministerium a hadügyministerium meghívására képviselőket küld. A katonai kincstár számára ezen tárgyalásokból kifolyólag semmiféle kiadásoknak felmerülniök nem szabad.

9. §.

A hajózási vállalatok kötelességei.

Ezen utasításban foglalt határozványok végrehajtásánál a hajózási vállalatokra háramló kötelességek a következő pontokban foglalhatók össze :

12.
Általában.

- a) A katonai szállítmányok továbbítása a nyilvános forgalomra nézve fenálló törvények s szabályzatok, valamint a hadsereg-igazgatás és a hajózási vállalatok között létrejött megállapodások szerint történik. Az alkalmazásba jutó gőzösök és uszályhajók felszerelésére nézve a 22., 23., 28. és 29. §§-okban foglalt határozványok mérvadók.
- b) A hajózási vállalatok (igazgatóságok, ügynökségek) kötelessége a bejelentett szállítások kifogástalan keresztülviteléhez szükséges valamennyi intézkedést megtenni, különösen a tekintetben, hogy a járóművek idejekorán készen álljanak.

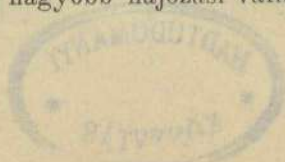
Nagy szállítások keresztülvitelénél megkívánatik, hogy a szükséges hajóállomány összegyűjtésére külön összpontosítási tervek szerkesztessenek és a bejelentő hatóságnak megküldessenek.

Ha valamely szállítás keresztülvitele akadályokba ütközik, ez a legcélszerűbb elhárítási mód megjelölésével, a bejelentő hatósággal közlendő. Idő hiányában, vagy ha a késedelem veszélylyel járna, a hajózási vállalatoknak (igazgatóságoknak, ügynökségeknek) jogukban áll önállóan határozni, de erről említett hatóságot értesíteni kötelesek.

- c) Egyfelől a tengeri szállítási vezetőség, másfelől a cs. kir. és magy. kir. tengerészeti hatóság, valamint a nagyobb hajózási válla-

13.

A hatóságok és
vállalatok kép-
viselői.



latok közti vonatkozások könnyebb közvetíthetése céljából szükségeltetik, hogy az alább megnevezett hatóságok és vállalatok a tengeri szállítási vezetőségnek egy-egy állandó képviselőt megnevezzenek, ki utóbbi hatóság által esetről-esetre a tanácskozásokban való részvételtre meghívható.

Ezen hatóságok és vállalatok a következők:

A cs. kir. tengerészeti hatóság Triesztben, a m. kir. tengerészeti hatóság Fiumében, az osztrák Lloyd gőzhajózási társasága, a magyar-horvát tengeri gőzhajózási részvénytársaság és az «Adria» magy. kir. tenger-hajózási részvénytársaság.

Kisebb tengeri hajózási vállalatok szükség esetén egy képviselő kiküldésére a tengeri szállítási vezetőség által fel fognak szólíttatni.

A nagy *belhajózási vállalatok*, ugy mint:

A Duna gőzhajózási társaság és a magyar folyam- és tengerhajózási részvénytársaság a hadügyministeriumnak egy-egy képviselőt neveznek meg.

Különös suly fektettetik arra, hogy a hajózási vállalatok képviselői gyanánt már békében kijelölt személyek háboru esetén is belépjenek a 21. ill. 22. pont értelmében alakulandó szaktanácsba.

14.
 Statistikai ada-
 tok, beutazások,
 megsemlélések,
 szolgálati érint-
 kezés.

d) Azon vállalatok, melyek törvények és szer-
 ződések alapján a hadseregnek és a hadi ten-
 gerészetnek szolgálatokat tenni kötelesek, a
 katonai teljesítőképesség megítélhetése cél-
 jából elkért összes adatokat (változások a
 hajóraj-állományban, új vonalak berendezése,
 ügynökségek telepítése stb.) a hadügyminis-
 teriumnak és a tengerészeti osztálynak az
 illető kereskedelmi ministerium útján, a ten-
 geri szállítási vezetőségnek pedig a két ten-
 gerészeti hatóság útján tudtul adják.

Más hajózási társaságokra vonatkozó fel-
 világoztatások esetleg az illető kereskedelmi
 ministeriumtól vagy a tengerészeti hatóság-
 goktól szereztetnek be.

e) A vállalatok az 1. és 6. §. értelmében hajó-
 zási vonalak beutazására kirendelt közegeket
 az utazási célú előmozdító minden támoga-
 tásban részesítik.

f) A cs. kir. révkapitányságoknak, ill. a magy.
 kir. révhivataloknak jogukban áll a külön-
 böző ügynökségeknél meglévő be- és kira-
 kodási anyagot megsemlélni.

g) A szolgálati érintkezést egyfelől a hadügy-
 ministerium, tengerészeti osztály, vasuti iroda
 és tengeri szállítási vezetőség, másfelől pedig
 a hajózási vállalatok között a 2., 4. és 7. pon-
 tokban foglalt határozványok szabályozzák.

15.
 Menetrendek.

h) A *belhajózási vállalatok* menetrend-hirdetmé-
 nyeket, menetrend-könyveket, valamint az

azokhoz tartozó fedvényeket és pótlékokat, továbbá a robbanó és tűzveszélyes tárgyak szállítására vonatkozó hirdetményeket ármegterítés nélkül legkésőbb 14 nappal azoknak életbeléptetésük előtt beküldik, és pedig:

Egy-egy példányban: a hadügyminis-
teriumnak, a cs. kir. honvéd ministeriumnak
és a vezérkar főnökének;

két-két példányban: a m. kir. honvédelmi
ministernek és a katonai területi parancs-
nokságoknak;

egy-egy példányban: a m. kir. honvéd ke-
rületi parancsnokságoknak.

A két utóbb nevezetteknek épügy az azok
területén belül, mint a határos területeken
levő hajózási vonalakról.

A *tengerhajózási vállalatok* a menetrende-
ket a monarchia tengerpart-vidéke számára
a katonai és általános forgalmi érdekek meg-
óvása mellett kölcsönös egyetértéssel állapít-
ják meg. A menetrendek lehető állandósága
kivánatos.

A menetrendek tervezetei életbeléptetésü-
ket megelőzőleg a kereskedelmi ministe-
riumok által a hadügyministeriumnak, katonai
követelmények érvényrejuttatása céljából,
idejekorán megküldetnek.

A békemenetrend megállapítása céljából
tartott tárgyalásokon esetleg a hadügyminis-
terium is közreműködik egy képviselő által.

A jóváhagyott menetrendek valamennyi vállalat által 10-10 példányban ármegtérítés nélkül megküldetnek a Triesztben levő tengeri szállítási vezetőségnek, melynek kötelessége a további kézbesítést eszközölni. Elküldendő pedig:

Két-két példány: a hadügyministeriumnak és a tengerészeti osztálynak;

egy-egy példány a cs. kir. honvéd ministeriumnak, a m. kir. honvédelmi ministernek, a cs. és kir. katonai területi parancsnokságnak Zárában, a cs. és kir. 13. hadtestparancsnokságnak Zágrábban és a m. kir. zágrábi VII. honvéd kerületi parancsnokságnak;

egy-egy példány a tengeri szállítási vezetőség használatára van rendelve.

Különgzősök ill. külön hajóvonatok számára a járattervek az irányító hatóság által az érdekelt vállalattal egyetértőleg szerkesztetnek.

A menetrendek oly nagyobb mérvű változásainál, melyek terjedelmes kiigazításokat vonnak maguk után, a fent említett hatóságoknak a fedvények helyett a menetrendkönyv ill. a menetrend kijavított példányai küldetnek meg.

16.
Közlekedés megszakításai.

i) A belhajózási vállalatok a közlekedés megszakításait, valamint annak újbóli fölvételét a hadügyministeriumnak, ill. a m. kir. honvédelmi miniszternek is, továbbá az érdekelt

katonai területi- és m. kir. honvéd kerületi parancsnokságoknak — esetleg táviratilag — bejelentik.

Tengeren valamely rendes vonal vagy katonai különmenet forgalmában beálló megszakítások a vállalatok részéről a cs. és kir. tengeri szállítási vezetőségnek, a dalmát vállalatok részéről ezenfelül a cs. és kir. katonai parancsnokságnak Zarában — esetleg táviratilag — tudtul adatnak, mely hatóságok kötelesek a további értesítéseket ill. intézkedéseket megtenni.

- j) Hajóbaleseteknél — ha a szerencsétlenül jártak között a fegyveres hatalomhoz tartozó személyek találatnak, az illető hajózási vállalatok — esetleg a forgalmi hivatalok (ügynökségek) — erről, mihelyt csak lehetséges, a hadügyministeriumot ill. tengeri baleseteknél a tengeri szállítási vezetőséget Triesztben, a jelentékenyebb adatok közlése mellett táviratilag értesítik. Ezen hatóságoktól nyernek értesítést mindazon parancsnokságok és hatóságok, melyek a baleset folytán érintve vannak.

Ha a szerencsétlenül jártak közt honvédségbeli személyek vannak, úgy a vállalatok, a mennyiben lehetséges, az illető honvédelmi ministeriumot is közvetlenül értesíteni fogják.

A tengeri szállítási vezetőség a tengeri hajózási vállalatoktól értesítést fog nyerni

17.

Hajóbalesetek.

valamely hajónak minden hosszabb ideig tartó szolgálaton kívül helyezéséről is, valamint a hajórajból valamely gőzösnek kiválásáról.

18.
Panaszok.

k) A vállalatok és ezek közegei fel vannak jogosítva oly esetekben, midőn katonai személyek a hajórendbe beavatkoznának, vagy a hajóvezetésnél igazolatlan módon közbelépnének, a számukra előirt uton panaszt emelni vagy sürgős esetekben közvetlenül a legközelebbi katonai helyi hatóságnál (katonai [honvéd] állomás parancsnokságnál) — tengeren a legközelebbi érintési állomás rév-hivatala útján — feljelentést tenni.

Igazolt beavatkozások a hajóvezetésbe csak háboru esetén fordulhatnak elő, mire nézve a közelebbi határozványokat ezen utasítás 24. pontja és az «Utasítás a tengeren való közlekedésre háboru esetén» tartalmazza.

10. §.

Beutazások.

A hadügyministerium, a cs. és kir. vezérkar főnöke, különös esetekben a katonai területi parancsnokságok, végre a háboruban felállított irányító hatóságok, a hajózási vonalaknak katonai célokra való beutazását az illető kereskedelmi ministerium előzetes értesítése után elrendelhetik.

B) Háboruban.

11. §.

Általában.

Annak szükségessége, hogy a hajózás háboruban első sorban a katonai érdekeknek szolgáljon, megköveteli, hogy a katonai hatóságoknak és azok közegeinek háboruban messzebbmenő befolyás nyujtassék a hajózásra és annak kihasználására, mint békében.

Különösen tömeges szállítások vezetése, valamint a hajózás kihasználása a működő hadsereg hatáskörletén belül, első sorban a katonai hatóságok kötetmeihez tartozik.

E czélból a háboru-időszak tartamára a V. sz. utasítás 7. §-a értelmében felállítandó katonai vasuti hatóságok egyszersmind a vizen való szállítások végrehajtásáról is fognak gondoskodni és ez esetben következő elnevezéseket nyernek:

1. A tábori vasut- és gőzhajózási ügy főnöke.
2. A központi vasut- és gőzhajó-szállítási vezetőség.
3. A tábori vasut- és gőzhajó-szállítási vezetőségek.
4. A vasut- és gőzhajó-vonalparancsnokságok.
5. A pályaudvar- és gőzhajó-hadtáp-parancsnokságok.

19.
Közreműködő
katonai hatóságok.

Ezenfelül szükség esetében *külön* gőzhajószállítási vezetőségek, gőzhajó-vonalparancsnokságok, valamint gőzhajó-hadtáp-parancsnokságok állíttatnak fel.

Katonai szállítmányoknak *tengeren*, a központi vasut- és gőzhajószállítási vezetőség részéről való irányítását átruházott hatáskörrel a tengeri szállítási vezetőség eszközli.

20.
Hajócsatlakozó
állomások.

Az esetleg a működő hadsereg hatáskörletébe eső hajózható folyóknak az ország belseje felé való elhatárolása céljából a hadügyministerium háboruban a *vasuti csatlakozó állomásokkal* egyidejűleg kihirdeti a *hajócsatlakozó állomásokat* is, melyektől kezdve, azokat beleértve (hadtápkörlet) a vizen való katonai szállítások vezetése *kizárólag* a működő hadsereget illeti.

21.
A hajózási vállalatok képviselői.

Hasonlóan, mint az a vasuton való katonai szállításra vonatkozó határozványokban elő van írva, a katonai szállítási hatóságok mellé az esetben, ha azoknak vizen való nagyobb csapatszállítások iránt kell intézkedniök és azokat végrehajtaniok, az illető hajózási vállalatoktól képviselők osztatnak be.

Egyébiránt az előbb nevezett katonai szállítási hatóságok összeállítása, tagjaik hatásköre, kötelességei, szolgálati viszonya és ügyrendjére nézve a jelen utasítás Függelékében foglalt határozványok érvényesek.

12. §.

Tengeri szállítási vezetőség Triesztben.

Háboruban a tengeri szállítási vezetőség áll:

22.
Hadi állomány.

a) a hadi tengerészeti törzstisztből mint osztályfőnökből;

b) a tengeri irányító tisztből;

c) a sorhajó-hadnagyból;

d) egy, a hadügyministerium által már békében kijelölendő hadbiztossági tisztviselőből;

e) mindkét tengerészeti hatóságnak, az osztrák Lloyd gőzhajózási társaságának (Triesztben), a magyar-horvát tengeri gőzhajózási részvénytársaságnak és az «Adria» m. kir. tengerhajózási részvénytársaságnak (Fiumében) egy-egy képviselőjéből, kik már békében a tengeri szállítási vezetőségnek megnevezendők. A hatóságok- és vállalatoknak itt megnevezett képviselői a tengeri szállítási vezetőség «*állandó szaktanács*»-át képezik.

f) a segédmunkásból a szükségelt segédszeméllyel együtt.

Háboruban a tengeri szállítási vezetőségnek általában ugyanazon kötelességei vannak, mint békében.

A tengeren való irányítások keresztülvitelére az «*Utasítás a háboruban eszközendő irányításokra nézve*» határozványai mérvadók.

Elküldő és átvevő katonai hatóságok, csapatok és intézetek. Szállítmánya-parancsnokok.

A 7. §-ban foglalt határozványok *háboruban* is érvényesek, még pedig az alábbi kiegészítésekkel:

23.
Szolgálati érint-
kezés. Panaszok.

Oly állomásokon, hol gőzhajó-hadtáp-parancsnokságok működnek, ez utóbbiak közvetítik a szolgálati érintkezést a csapat és a hajózási vállalat (igazgatóság, ügynökség) között; hasonlólag a szállítmánya-parancsnok a ki- és beszállásra vonatkozó intézkedéseket ily állomásokon a gőzhajó-hadtápparancsnok utasításai szerint adja ki.

Hajóközégek elleni panaszok a legközelebbi gőzhajó-hadtáp- vagy vonal-parancsnoknak közvetlenül bejelentendők és a hajókon vagy ügynökségeknél netán meglévő panaszkönyvekbe beírandók.

24.
A szállítmánya-
parancsnok mag-
gátartása, ha irá-
nyítás kiadható
nem volt.

Ha rendkívüli esetekben valamely szállítmánya-parancsnoknak irányítás nem adható ki, és ő utalva vagy a körülmények által kényszerítve van saját belátása szerint cselekedni, akkor a hajó-ügynökségekkel vagy -parancsnokságokkal való közvetlen érintkezésre van feljogosítva. Utóbbiak kötelesek a csapatnak gyors és biztos továbbítására vonatkozó felszólításnak eleget tenni. Tengeren ez esetben a szállítmánynak, ha lehetséges, a legközelebbi menetrendszerinti gőzössel kell elindulnia.

Ha a hajó-ügynökségek vagy -parancsnokságok által javasolt szállítási móddal a szállítmány-parancsnok véleménye szerint a katonai cél elérhető nem volna és a késedelem veszélylyel járna, akkor kivételesen jogában áll az e tekintetben írásbelileg kiadandó rendelkezéseinek feltétlen foganatosítását saját felelősségére követelni. Szükség esetében egy különgözös kiutalása követelhető, ha ilyen rendelkezésre áll és annak igénybevétele más katonai érdekeket nem hátráltat. Ily esetben, ha csak lehetséges, előbb távirati uton a hadügyministerium engedélye, tengeren való szállításoknál pedig a tengeri szállítási vezetőség ill. a zárai katonai parancsnokság engedélye kérendő ki.

A parancsnok ilyenkor szem előtt tartsa ezen rendelkezések fontosságát és végrehajtásuk lehetőségét, míg a hajóparancsnokságok minden rendelkezésre álló elővigyázati rendszabályt ilyen alkalmakkor is alkalmazásba venni tartoznak.

A katonai szállítási hatóságok oly esetekben, midőn a késedelem veszélylyel járna, a hajóanyagának katonai biztosítását célzó rendszabályokat közvetlenül a legközelebbi körletben levő csapat- vagy katonai (honvéd) állomásparancsnoktól igényeljék.

Ezen parancsnokok megfontolni kötelesek, vajjon a tőlük kért támogatás csapatjuk egyéb feladatával összeegyeztethető-e és az eset fontosságának megfelel-e; a következményekért

25.

A hadszíntéren levő katonai szállítási hatóságok támogatása a csapat- vagy állomás-parancsnokok stb. által.

azonban felelősek maradnak, ha ily követeléseknek idejekorán vagy kielégítő módon nem felelnek meg.

14. §.

Hatóságok a tengeri- és belhajózás számára.

A tengeri- és belhajózási hatóságok hatásköre és kötelezései háboruban lényegileg ugyanazok, mint békében.

A *tengerészeti hivatalok* számára különleges határozványokat az «*Utasítás a réchivatalok közreműködésére nézve a háboru esetére szolgáló rendszabályoknál*» tartalmaz.

Mindkét tengerészeti hatóságnak ezen utasítás 8. §-a értelmében békében esetről-esetre a tengeri szállítási vezetőségnél tartandó tárgyalásokhoz meghívandó képviselői háboruban a hajózási vállalatok képviselőivel együtt a tengeri szállítási vezetőség «*állandó szaktanács*»-át képezik.

Belhajózási ügyek számára mindkét kereskedelmi ministerium a hadügyministerium meghívására állandó képviselőket küld ki, kik tagjai a központi vasut- és gőzhajó-szállítási vezetőség mellé beosztott *szaktanács*-nak.

15. §.

A hajózási vállalatok kötelességei.

A 9. §-ban békeviszonyra előirt kötelességek háboruban is érvényesek.

Háboruban a vállalatoknak a szükséges utasítások a katonai szállítási hatóságok által adatnak ki, még pedig a hadtáp-körleten belül (20. pont) a tábori vasut- és gőzhajózási ügy főnöke által, a nevezett körleten kívül pedig a központi vasut- és gőzhajó-szállítási vezetőség, ill. tengeren, átruházott hatáskörben, a Triesztben levő tengeri szállítási vezetőség által.

Hogy a vállalatok részéről mely katonai hajózási hatóságokhoz küldendők ki *képviselek*, az esetről-esetre állapittatik meg.

Különös határozványok a hajózási vállalatok számára az egyezményekből (külön jegyzőkönyvekből) vehetők ki.

II. FORÉSZ.

MÁSODIK FEJEZET.

Alapelvek a belvizi utakon való hajózás katonai használatára vonatkozólag.

16. §.

Szállító anyag.

A katonai szállításra gőz- és uszályhajók, továbbá helyi szokásos vízi járóművek és kivételesen tutajok is alkalmaztatnak.

A hajóanyaghoz tartozóknak tekintendők még a kikötőhidak uszó aljazatai (álló hajók, parti hajók, kikötő ponkok), valamint a segédesolnakok is.

17. §.

Gőzhajók.

26.

A gőzösök beosztása.

Építési módjukra, ill. hajtó gépezetükre való tekintettel a gőzhajók:

Kerekes (lapátos-, farkerekü-) gőzösökre, csavargőzösökre (propeller) és lánczhajókra osztatnak be.

A *kerekes gőzösök* rendeltetésükhöz képest: a) Kerekes gőz-
sők.

Személyszállító- (gyors-, helyi-) gőzösök, remorqueur-ök (vontatógőzösök, kizárólag vontatási czélokra alkalmazott gőzösök) és teherhajók (vontató gőzösök, melyek egyszersmind teherárukat is képesek befogadni).

A *csavargőzösök* rendszeren csak javak szállítá- b) Csavargőzösök.
sára használatnak.

Láncz- (kötél-) hajók csak nagy vízsebesség- c) Lánczgőzösök.
gel bíró folyószakaszokon alkalmaztatnak.

A *személyszállító gőzösök* kisebb osztagok, kis 27.
teheráruk és egyes könnyebb járóművek gyors A gőzösök alkal-
mazhatósága.
továbbítására alkalmasak. Lovak csak sürgős esetekben és csak katonai különmeneteknél szállíthatók oly személyszállító gőzösökön, melyeknél a felső fődélzet építési módja azt megengedi; a rendszeresen közlekedő személyszállító gőzösökön lovak szállítása föltétlenül ki van zárva.

Nagyobb csapatszállítások keresztülvitelénél ajánlatos a személyszállító gőzösekkel a magasabb parancsnokságok törzseit szállítani.

A *remorqueur-ök* vontató gőzösök.

Azok, ha uszályokat vontatnak, csak kisebb osztagokat vehetnek fel. Nagyobb osztagok befogadására alkalmatlanok, mivel hátsó fődélzetüknek az ott megerősített vontató kötelek miatt szabadon kell maradnia és a fődélzet alatti helyiségek nagyjából a szénkészletek és a hajólegénység elhelyezéséhez szükségeltetnek.

A vontató gőzösökön közönségesen sem személyek, sem pedig terhek nem szállíttatnak és azok javak föl vételére katonai szállításnál sem veendőik igénybe. Csak áthajózásoknál történhetik ettől eltérés az esetben, ha a gőzös uszályhajók nélkül, vagy ha ezekkel egymás oldalához csatolva közlekedik.

Nagy csapatok elszállításánál a vontató gőzösökön — tulajdonképeni rendeltetésüket érintetlenül hagyva, — a csapattörzsek és a tisztek szállítandók; némelyeknél az előfödélzetre a törzshöz tartozó lovak vagy könnyű járóművek is berakhatók.

A *teherhajók (áruszállító gőzösök)* rendeltetése, a remorqueuröket és vontatókat oly folyószakaszon, hol azok nehezen haladhatnak, pótolni. Azok egyidejűleg néhány uszályhajót is vontathatnak. Csak a hajólegénység szükségletei számára vannak berendezve és csupán kivételes esetekben vesznek fel személyeket, kiknek azután a hajó födélzetén szabad ég alatti elhelyezéssel kell beérniök.

A teherhajók, ha tulságosan meg nem terhelvék, hajóvonat nélkül majdnem ugyanazon sebességgel haladnak, mint a személyszállító gőzösök.

A katonai szállítást tekintve a teherhajók a személyszállító és vontató gőzösöknél annyiban előnyösebbek, a mennyiben nagy raktárhelyiségekkel bírnak.

A teherhajók osztályába tartoznak az első es. kir. szab. Duna-gőzhajózási társaság *csavargőzösei*

(propellerei) is. Ezek rendszeren csak víz mentében vontatnak 2—4 uszályhajót. Jelentékeny hordképességük, valamint nagy és szabad födélzetüknél fogva csapatok és javak szállítására, kiváltképen vízmenti hajózásnál rövidebb menetekre és áthajózási célokra alkalmasak.

A 2., 3. és 4. mellékletek adatokat tartalmaznak a személyszállító gőzösök, vontató gőzösök, teherhajók és csavargőzösök beosztására, alkalmaztatási vonalaira, menetsebességére és férőképességére nézve.

2., 3. és 4.
melléklet.

18. §.

Uszályhajók.

Az *uszályhajók* vagy nyiltak, azaz födélzet nélküliek, vagy pedig birnak fölépítményes vagy e nélküli födélzettel. Alkalmaztatásuk szerint áruszállító uszályhajók (-naszádok), könnyítő hajók-, szénszállító uszályhajók-, (futosó szénhajók-), kavicsdereglyéknek stb. neveztetnek.

Ezen hajókat gőzösök vontatják, kivételesen azonban nehezen hajózható vagy szűk hajóutakon fölfelé lovak vagy emberek által is huzatnak.

Az *áruszállító uszályhajók*, mihelyt a 22. §-ban B) alatt leírt berendezésekkel vannak ellátva, katonai szállításokra legjobban alkalmazhatók.

A *könnyítő hajók* csekélyebb mélyjárattal bíró áruszállító uszályhajók.

28.
Az uszályhajók
beosztása.

29.
Áruszállító
uszályhajók.

30.
Könnyítő hajók.

Katonai szállításoknál a járóművek mélyjárata a tehernek az egyes hajókra való megfelelő felosztása, valamint a hajóvonatok célszerű összeállításával lehetőleg kisebbbitendő, hogy ez által a könnyítő hajók alkalmazása az áru egy részének átrakására nélkülözhetővé tétessék.

Magas párkányu könnyítő dereglyék tulajdonképeni rendeltetésükön kívül legénység és könnyű teherárak áthajózására is használhatók.

31.
Szénszállító
uszályhajók.

A *szénszállító uszályhajók* (futosó szénhajók) vagy földézzettel ellátott, használaton kívül helyezett ócska árunaszádok vagy fedetlen szénszállító hajók.

Katonai szállításra a zárt szénszállító uszályhajók, ha földézzetük még vízmentes és szilárd, ép oly alkalmasak, mint a hasonmagyságu áruhajók; ellenben földetlen szénszállító hajókra gyalog csapatok csak szükségből s csupán rövid menektekre, továbbá csak olyan hadi anyag rakassék, melynek felrakódása daruk nélkül eszközölhető s mely a nedvességtől nem szenved.

32.
Kavicsdereglyék.

A *kavicsdereglyék* kotrásoknál kiemelt anyag elszállítására rendelvek. Kizárólag csakis gyalog csapatok áthajózására használhatók.

Az uszályhajók beosztása, hordképessége, méretei, közlekedési vonalai és férőképessége az 5. mellékletből vehetők ki.

5. melléklet.

19. §.

Helyi szokásos hajók.

A folyókon, csatornákon és beltavakon előforduló vízi járóművek nagyon sokféle alakkal és nagysággal, és épp oly különféle hajóberendezéssel bírnak.

33.

A helyi szokásos hajók beosztása.

Nagyságuk szerint a hajók kis, közép- és nagy hajókra oszthatók.

Ezen megkülönböztetés mértékeül szolgálhat, hogy közép- és nagyhajók alatt olyanok értendők, melyek körülbelül 12—20 m. hosszal és ennek megfelelően a hajóoldal-magasság kétharmadáig terjedő merülésnél 9—150 q-nyi hordképességgel bírnak.

Csapatok, hadianyag és javaknak evezőerővel való szállításához esolnakok, kis és közép- és nagyhajók legjobban alkalmazhatók.

34.

Alkalmazhatóság.

Általában véve ezen hajók csak annyira terhelhetők meg, hogy a merülés a hajóoldal-magasság két harmadát túl ne haladja; nagyobb merülésnél kisebb hajók — különösen erős hullámláznál — könnyen vizet merítenek, míg nagyobb hajók nehezen mozgathatókká válnak.

20. §.

Tutajok.

A végső szükség esetén igen csekély vízsebességnél katonai szállításokra tutajok is

35.

A tutajok alkalmazhatósága.

alkalmazhatók, ha azok legalább 6·00 m. hosszúak és 3·00 m. szélesek.

Tulságos nagy tutajok kisebbekre osztatnak fel, hogy ezáltal kormányozhatóbbakká tétessenek.

21. §.

Összekapcsolt hajók, tagok.

36.

A tagok ezéjja.

Rövid meneteknél és fölös vonóerő esetében, például áthajózásoknál és vízmenti hajózásoknál némely esetben czélszerű, sőt olykor szükséges is, az uszályhajókat hosszában egymás mellé vagy a gőzös oldalához kapcsolni.

Ha e mellett még a hajók közti tért pallókkal áthidaljuk és korláttal látjuk el, ez által a férőképeséget megnagyobbítjuk és a be- és kiszárlást (-rakodást) megkönnyítjük (6. melléklet 1. és 2. ábra).

6. melléklet.

37.

Tagok uszályhajókból.

Erős áthidalással egy taggá összekötött két uszályhajó (6. melléklet 3. ábra), különösen folyóátkelésekre alkalmas, vagy pedig ha arról van szó, hogy nagyobb csapattestek, nevezetesen lovasság és tüzérség harczképes állapotban gyorsan valamely pontra szállitassanak.

Nagyobb távolságokra való elszállitásokra tagok rendszerint nem alkalmazhatók.

A tagok fődélzete közönséges fa- vagy kivételesen hadi hid-anyagból állitható elő.

Ha a fődélzet készítéséhez csak rövid és gyöngé gerendák állnak rendelkezésre, melyek fel-

használása mellett az uszálynál nagy térköz nem hagyható, kedvező hajózási viszonyoknál három uszályhajó is egyesíthető egy taggá. (Lásd 6. melléklet, 4. ábra.)

Taggá összeállítani lehet egy gőzöst és egy vagy két uszályhajót is, ha azok oldalmagassága megközelítőleg egyenlő. Erre leginkább alkalmasak a csavargőzösök.

A 6. melléklet 5. és 6. ábráin kerekcső- és uszályhajókból összeállított különféle tagok láthatók.

Ilyféle tagok azonban csak különösen kedvező folyóviszonyoknál folyóátkelési célokra alkalmazandók. Azok építése igen sok időt, tanult munkaerőt és alkalmas anyagot igényel, mely feltételek csakis valamely hajógyárban találhatóak fel.

Előtálatl anyagból készült fődélzet területnagysága átlag a következő, és pedig:

két közép nagyságú uszályhajóból álló tagnál
= 720 m²,

egy kerekcsőből és egy uszályhajóból álló tagnál = 520 m²,

egy csavargőzösből és egy uszályhajóból álló tagnál = 660 m²,

egy kerekcsőből és két uszályhajóból álló tagnál = 960 m²,

egy csavargőzösből és két uszályhajóból álló tagnál = 1100 m².

Ha megfelelő anyag kéznél van, két uszályhajóból álló, 38·00 m. hosszú és 19·00 m. széles

6. melléklet.

38.

Tagok gőz- és uszályhajókból.

6. melléklet.

39.

A tagok méretnagyságai. Időszükséglet az összeállításhoz.

födélzettel bíró egy áthajózási tag előállítható egy hadiállományú utászszázad által körülbelül tizenöt munkaóra alatt.

40.
Összekapcsolt
hajók és tagok
helyiszokásos
vizi járómű-
vekből.

Összekapcsolt vizi járóművek két lehetőleg egyenlő nagyságu és egyenlő alaku hajóból készülnek azáltal, hogy a hajókat hosszoldalukkal egymás mellé állítjuk, azután hajóoldalukon át azokra merőlegesen fadarabokat fektetünk és ezeket erősen odafűzzük.

Folyóátkeléseknél a hajók tagokká köttetnek össze azon czélból, hogy a hajók hordképessége nagyobb alapterület — a födélzet — létesítése által teljesen kihasználtsassék.

Nagy hajókból alakított tagok evezőkkel való hajózásra igen nehézkesek, s ennél fogva csak gőzhajók segítségével történő áthajózásoknál vagy evezős- avagy vezetékes kompoknál és repülő hidaknál alkalmaztatnak.

6. melléklet.

A 6. melléklet 7., 8. és 9. ábrája kis födélzettel bíró összekapcsolt hajókat és helyiszokásos vizi járóművekből alakított tagokat tüntet fel.

22. §.

A hajók berendezése katonai szállításra.

A) A gőzösök berendezése és felszerelése.

A gőzösök általában akként vannak berendezve, hogy azok katonai szállításokra való

használatuknál különös előkészületeket nem igényelnek.

A metalán nélkülözhető hajófelszerelési tárgyak eltávolításával azonban mégis a helyiségek kényelmesebb és teljesebb kihasználása érhető el.

Gőzösökre helyezett csapatok főzésre a meglevő hajókonyhákat a hajólegénységgel közösen használják.

Ivóvizből fejenként és naponként legalább 2 liter számitandó. Ha folyóvizre vagyunk utalva, mint a Duna, Tisza és Száva alsó folyószakaszaiban, úgy az átszürendő. Főzésre a folyóviz — esetleg, ha nagyon zavaros, átszűrt állapotban — mindig használható.

B) *Az áruszállító uszályhajók berendezése és felszerelése legénység szállítására.*

Legénység szállítására használandó uszályhajók köröskörül megfelelően erős, mindkét oldalon több helyen kiemelhetésre berendezett, 0·8—1·0 m. magas *a*, *b* és *c*, *d* korláttal (lásd 7. melléklet, 1., 2. és 3. ábra) látandók el. 7. melléklet.

Ha a csapatnak a födélzeten kell éjjeleznie, vízbeesés elleni biztosításul az egymástól mintegy 2·2 m.-nyi távolságra behelyezendő korlátozószlopokra egy legalább 20 cm. széles pallódeszka (*e*) erősítendő, közel a födélzethez. (Lásd 7. melléklet 4. ábra.)

Hogy a födélzet alatti helyiségekbe juthassunk, a nyílásokban lépcsők (*s*) alkalmaztatnak.

Korlát- és lépcsőnélküli uszályhajók csakis teherárúk vagy fogatnélküli járóművek szállítására használhatók.

Ha hosszabb meneteknél az uszályhajók födélzetén kellene főzni, akkor annyi mozgó főzőtüzhely utalandó ki, hogy a hajón levő legénységnek legalább fele egyidejűleg főzhessen.

Hordható vastüzhelyek hiányában agyaggal kitöltött, 2·2 m. hosszú, 1·4 m. széles és 0·5 m. magas, négy lábon nyugvó és belül vasbádoggal borított faszekrényből álló főzőtüzhelyek készíthetők.

Azon hajókon, melyek alsó helyiségeiben legénység helyeztetik el, valamennyi födélzetnyílás a nap és nedvesség elleni oltalom céljából mindenkor ponyvával befedendő.

Legénység szállítására használt minden uszályhajó, friss levegőnek a födélzet alatti helyiségekbe való bevezetése céljából, ha ez könnyen eszközölhető, vászonból készült szélfogókkal, vagy mint az a gőzösök géphelyiségeinél friss levegő bevezetésére szokásban van, réz-légesövekkel látandó el.

Ha legénység éjjelen át a hajón marad, úgy az alsó helyiségek, a födélzetek, bejáratok a szárazföldről, valamint a más hajókkal való közlekedések lámpákkal kellően megvilágítandók; utközben azonban csak az alsó helyiségek megvilágítása van megengedve, mert a födélzetén alkalmazott világítás a kormányost zavarja.

Ivó- és főző-víz tekintetében a gőzösöknél említett támpontok mérvadók.

Végül árnyékszékek (g) készítendők.

Hideg évszakban a legénység kincstári takarókkal látandó el, és pedig oly kiméretben, hogy minden két embernek legalább egy takaró jusson.

A szükségelt mennyiségű takarók a katonai területi parancsnokságok rendeletére átvételi elismervény mellett az illető hajózási vállalatoknak adandók át és utóbbiak által a hajózás, illetőleg a szállítások megszűntével ismét visszaszolgáltatandók.*)

A használatba nem vett takarók gondozásáról és egyik állomásról a másikra való szállításáról saját felelősségükre és díjtalanul a hajózási vállalatok gondoskodnak.

A szállítmány-parancsnok a szükséges takarókat átvételi elismervény ellenében átveszi a hajózási ügynökségtől illetőleg a kapitánytól, azokért az utazás tartamára felelős és a végállomáson az erre kijelölt tisztviselőnek a saját átvételi elismervény visszanyerése, vagy pedig a tisztviselő által kiállítandó elismervény ellenében azokat beszolgáltatni tartozik.

*) A magy. kir. honvédség részéről ez irányban előgondoskodás nem történik; ha azonban a magy. kir. honvédségtől hideg évszakban szállítmányok mégis elküldetnének, úgy ezek az elküldő honvéd hatóságok (parancsnokságok) által látandók el takarókkal.

42.
Időszükséglet.

Egy uszályhajónak berendezéséhez legénység szállítására körülbelül 6 ács és 1 lakatos egy napra szükségeltetik.

C) *A helyi szokásos hajók és tutajok berendezése legénység szállítására.*

Kisebb helyi szokásos vízi járóműveket, különösen olyanokat, melyek jelentékenyebb ringásoknak vannak alávetve, gyalog csapatok fölvételéhez ülésekkel kell ellátni, melyek, mivel ritkán alkalmazhatók a hajópárkány mentén, arra merőlegesen fektetett és lekötözött pallódeszkákból állnak.

Nagy és közép nagyságu hajók csapatok áthajózásához rendszerint nem igényelnek üléseket; ilyenek csak hosszabb hajómeneteknél készíttetnek a hajó építési módjának megfelelően.

Helyi szokásos hajókból összeállított tagok, épügy, mint a hadi hidkészletek anyagából összeállítottak, gyalog csapatok szállításához korlátlan kívül más berendezéssel nem láttatnak el.

43.
A tutajok berendezése.

Tutajok áthajózás czéljára fenékpallóval fődítenek be. Ehhez elégséges a szálfákra deszkákat fektetni. Ezen befödés biztonsági tekinteteből korláttal vétetik körül.

D) *A hajók berendezése és felszerelése betegek (sebesültek) szállítására.*

44.
A betegek szállítására használható hajók neme.

A betegek (sebesültek) szállítására a gőzösök közül a személyszállító gőzösök, az uszályhajókból azon magas párkányu áruszállító uszályhajók

legalkalmasabbak, melyek fődélzetük alatt több elkülönített helyiséggel és egyuttal nagy fődélzeti nyílásokkal bírnak.

Betegszállító hajók számára vontatókul erős gépekkel bíró gőzösök választandók, hogy az elszállítás lehető gyorsan megtörténhessék.

Személyszállító gőzösök általában csak ülőhelyzetben szállítható könnyű betegek továbbítására használandók.

A betegszállító hajóvonatok vontató gőzösein közönségesen csak a hajóápolók kezelő személyzete, betegek pedig csak kivételesen helyezendők el.

A gőzösök betegek szállítására való használatukhoz különös berendezést nem igényelnek.

Betegeknek uszályhajókon vagy uszálytagokon való szállításához azonban a legénység szállítására általában szükséges berendezéseken kívül még a következő előkészületek teendők meg:

1. A fődélzetnyílások, hasonlóan mint a fődélzet, korláttal veendő körül. Valamennyi korlát hosszában ülőpadok állítandók fel.

A hajó fődélzete alá vezető lépcsők is korláttal láttassanak el.

2. Uszályhajók fődélzete fölé a lehetőséghez képest vászonponyvák feszítendők, hajótagokon pedig tábori sátrak állítandók fel.

3. A hajók alsó helyiségeinek kellő szellőztetése végett a szélfogókon kívül — ha lehetséges, — a hajófalakon ablakok is készítendők. A lehető-

45.

A gőzösök,
uszályhajók és
hajótagok beren-
dezése.

séghez képest oly hajók választandók, melyek ablakokkal (világító nyílásokkal) már el vannak látva.

4. A főzőtűzhelyek száma akként állapítandó meg, hogy az egész beteg-állomány részére egyszerre lehessen főzni.

Nehéz betegek szállítására az elküldő katonai hatóság vagy intézet részéről ágyak, vagy legalább szalmazsákok a még szükséges egyéb ágy-neművel együtt szolgáltatandók ki.

46.
Hajóápoladék.

Betegek vagy sebesültek szállítására tartósan használandó hajók e célra külön berendeztetnek, kórházszolgálatra megfelelően felszereltetnek, s akkor *hajóápoladéknak* neveztetnek.

Hajóápoladék a hadügyministerium intézkedésére a Dunán, Tiszán, Dráván és Száván rendeztetnek be, mely célra az első cs. és kir. szab. Duna-gőzhajózási társaság fölépitményes uszályhajói vannak kilátásba véve.

A hajóápoladék berendezése, felszerelése, alkalmazása, valamint gazdaszat-közigazgatási szolgálatkezelésére nézve az N—24 jelzetű német szövegű szolgálati könyv (Szabályzat a hajóápoladék számára) mérvadó.

Minden nagyobb beteg- (sebesült-) szállítmány a szükséges orvosi és egészségügyi segédszemélyzet által kísérendő, melynek kirendelése iránt a hadsereg- hadparancsnokság (katonai területi parancsnokság) intézkedik.

A hajóápoladéknak fenállásuk egész tartamára állandó személyzet utaltatik ki.

E) *Az uszályhajók berendezése és felszerelése lovak (vágómarha) szállítására.*

Hosszabb meneteknél, ha a fődélzeten kell etetni, az uszályhajók — korlátokon és lépcsőkön kívül — a hajó közepén át két szilárd, egymáshoz 0,6 m.-nyi távolságra párhuzamosan haladó, a lovak odakötésére szolgáló fasorompóval (h i) láttatnak el (7. melléklet, 3. ábra).

7. melléklet.

Az árutekerők (csörlők) egyszerű lánczai e célra szükségbeli segédeszközül csak különösen sürgős esetekben alkalmazhatók.

A mozgó lóállások nyugtalan lovak elhelyezésére és az uszályhajók vagy gőzösök fődélzetének lehető kihasználása céljából alkalmazhatók.

Itatásra minden 6—10 ló számára egy-egy veder tartandó készletben.

Vágómarha szállítása ugyanazon berendezést igényli, mint a milyen lovak számára szükséges.

Egy uszályhajónak lószállításra való berendezésére körülbelül 6 ács és 1 lakatos 2 napra szükségeltetik.

F) *A helyi szokásos hajók és tutajok berendezése lovak, lövegek és járóművek szállítására.*

Helyi szokásos hajók lovak, lövegek vagy járóművek befogadására csak akkor alkalmasak, ha legalább 4 m. szélességgel birnak.

Ennélfogva ily szállitmányok számára a legtöbb esetben tagokat kell összeállítani, melyek

azonban csak rövid menetekre — áthajózásokra — bizonyulnak czélszerűeknek.

A berendezés csupán korlát készítésére szorítkozik.

Ha lovak tutajokon hajóztatnak át, a szálfákon keresztül deszkákat vagy pallókat kell fektetni és azokat odaerősíteni.

Jároművek számára, egyenletes megterhelés elérése czéljából szükséges, hogy a tutaj szélességének irányában erős harántkapocsfák fektessenek és ezek pallókkal befödessenek.

G) *A hajók berendezése fogatnélküli lövegek, jároművek és javak szállítására.*

Fogatnélküli lövegek, jároművek és javak szállítása a hajók különös berendezését rendszerint nem teszi szükségessé.

A biztosított rakodáshoz szükséges aljfákat, támasztékokat, ékeket, kapcsokat, köteleket stb. a szükséglethez képest a hajózási vállalatok szolgáltatják.

23. §.

Kikötőhelyek. Rakodó készülékek.

47.

Álló hajók, kikötőhidak.

Kényelmes kikötés, valamint be- és kiszállásra (-rakodásra) majd minden megállóhelyen ugynevezett állóhajók vannak használatban, melyek a szárazfölddel hid (kikötőhid) által vannak összekötve.

Némely állomásokon állandó kikötőhidak léteznek.

A főállomásokon, nevezetesen átrakodási állomásokon, több gőzös és uszályhajó egyidejűleges parthoz kötésére és megrakására kikötőhelyek vannak berendezve.

Ha beáll annak szükségessége, hogy oly pontokon, melyek kikötőhelyekül berendezve nincsenek, nagyobb szállitmányok be- vagy kirakassanak, úgy ideiglenes kikötőhidak és vízmentes anyaggal befedett félszerfödelek készítendők.

A partok előnyös alakzata, azok függőleges burkolata stb. itt-ott lehetővé teszik a hajóknak közvetlen parthozkötését, minél a netaláni magasságkülönbséget kiegyenlítésére feljáró gyanánt néhány erős pallódeszka használható.

Valamennyi gőzös és uszályhajó közönséges felszereléséhez egy vagy két járódeszka tartozik, melyek segítségével a hajók úgy maguk között, valamint a parttal összekötődhetnek.

Miután ezen járódeszkák csak egyes személyek átlépésére alkalmasak, szükség esetén a gőzhajózási vállalatok a katonai szállításra kijelölt hajókat ezenfelül még lovak, lövegek és járművek akadálytalan be- és kirakására alkalmas szállítható kikötőhidakkal fogják ellátni.

Ellenség közelében való be- és kiszállások alkalmával ily kikötőhidak mindig elviendők.

A gőzösök közönséges felszereléséhez tartozó segédcsoznak legfőlebb 15—20, az uszályhajóké

48.
Kikötőhelyek.

49.
Járódeszkák.
Szállítható kikötőhidak.

50.
A segédcsoznak felhasználása.

pedig gyakran alig 10 embert bir el. Ha a helyi viszonyok folytán a legénység be- és kiszállításának csolnakok segítségével kell történnie, úgy a gyorsabb végrehajtás céljából nagyobb mennyiségű evezős csolnak, dereglye stb. a helyszínén szerzendő be, vagy a körülményekhez képest a hajóval viendő el.

Lovak és járóművek be- és kirakása csak hidak segítségével eszközölhető.

24. §.

Alapelvek a hajók férőkéességének kipuhatolására vonatkozólag.

51.
Általános hatá-
rozványok.

Az elhelyezhető emberek számára nézve legényegesebb befolyással bir a csapat hajón való tartózkodásának időtartama; az időjárás, illetőleg az évszak, csak másodsorban irányadó.

Gőzösök férőkéességének kipuhatolása céljából a felső födélzet hosszának (az elő- és hátsó kötélbakoktól [babáktól] egész a géphelyiségig) és a korlátok közötti átlagos szélességnek eredményéből a szabadon maradó lépcsőházak, nyílások stb. területe levonatik.

A födélzet használható területének uszályhajón való meghatározása céljából az elő- és hátsó kötélbakok közti távolság képezendi a hosszúságot, a hajó szélességéből a szabad közlekedésre és a biztonságra szükséges 2 m.-nyi (mindkét oldalon 1 m.) terület levonatik, azután

a födélzetnyílások használhatlan területe fejében nyílásonként 6 m^2 , valamint minden netalán el nem távolított árutekerőre (csörlőre) hajódaruval együtt körülbelül 2 m^2 leszámittatik.

A födélzet alatt ellenben úgy a gőzösöknél, mint az uszályhajóknál az egész rendelkezésre álló alapterületből csak a lépcsők által elfoglalt terület vonandó le, mely közönségesen a nyílás bejáratának területével egyenlő.

Hajótagok födélzet-területének kiszámítása hasonló módon történik, minél a nyílások használhatlan területe (hol azok befödve nincsenek) szintén leszámittatik.

Valamely hajó férőkétségének legénység számára való meghatározásánál következőkre kell ügyelni:

52.

A legénység részére szükséges terület.

1. Folyóátkeléseknél és rövid tartamu hajómeneteknél s egyáltalában, midőn az emberek hátrány nélkül szakadatlanul állhatnak és teljesen felszerelve maradhatnak, minden egyes emberre a födélzeten 0.32 m^2 , a födélzet alatt azonban 0.45 m^2 számittatik, mi mellett még a szükséges mozgási és kezelési térre a kipuhított férőképségségi szám egy nyolczada levonásba helyezendő.

2. Hosszabb — 6 óráig terjedő — meneteknél minden egyes emberre úgy a födélzeten mint az alatt 0.55 m^2 számítandó, mely kiméret az embereknek már némi kényelmet enged, ugymint leülést, a hátböröndök letevését stb.

3. Hosszu (több mint 6 óráig tartó) meneteknél, midőn a csapat felszerelését lerakja, a hajón főz és alszik, minden ember részére ugy a földélzeten, mint az alatt 1.1 m^2 számítandó, a melyből 0.9 m^2 a fekhelyre esik, a fenmaradó 0.2 m^2 pedig a felszerelési tárgyak és a szabadon hagyandó járók számára szükséges tért képezi.

Ezen kiméret mellett a földélzeten levők rossz időjárásnál az alsó helyiségekbe is vonulhatnak, mely esetben szorult elhelyezés áll be, emberenként 0.55 m^2 -el.

4. Hogy a legénység az 1. alatt megjelölt kiméret szerint állva és fedett fővel elhelyeztetessék, a hajó belső ürmagasságának, a hajófenéktől a földélzeti gerendáig legalább 2 m-t kell kitennie; ha ellenben a hajó ürmagassága csak 1.72 — 1.9 m ., ugy a férőkéesség a 2-ik pont szerint, csekélyebb magasságnál pedig a 3-ik pont szerint számítandó ki.

5. Hideg évszakban előforduló hosszabb hajómeneteknél ha fontosabb tekintetek azt másképen nem követelnék, a legénység elhelyezésére kizárólag csak az alsó hajóhelyiségek vehetők számításba; de ilyen esetekben felével több ember helyezendő el a földélzet alatt, mint azt a 3-ik pont előírja, mivel mégis lehetséges lesz, hogy a legénység időnként váltakozva a földélzeten tartózkodhassék. Ilyenkor az alsó helyiségekben minden emberre 0.73 m^2 alapterület esik.

6. Hajótagokon való áthajózások és rövid meneteknél átlag minden egyes emberre 0.5 m^2 számítható, s ekkor még a tag közepén fenmarad a tiszték s egyes lovak számára szükséges tér.

Egy lóra minden körülmények között a födélzet felhasználható területéből 3.2 m^2 számíttatik, mely kiméret mellett a hajó közepén levő faszorompók közötti térköz (lásd 22. §. E.), valamint a lovak mögötti és azok melletti közlekedésre szükségeltető szabad tér már tekintetbe van véve.

53.

Lovak (vágómarha) részére szükséges terület.

A födélzet alá lovak nem állíttatnak be.

Vágómarhák a lovak számára számításba vett területnek csak felét igénylik.

Ha hajókon gyalog csapatok és lovak egyidejűleg szállíttatnak, a térszükséglet meghatározásánál számításba veendő, hogy egy ló átkelesnél 10, rövid menetnél 6, hosszabb menetnél pedig 3 emberre való helyet foglal el; hajótagokon való elszállításnál 1 ló részére szükségelt terület 6 ember által elfoglalt területtel egyenlőnek számítható.

Lovasok, loápolók vagy fogatlegénység, épügy mint a lovassági, tüzérségi vagy vonatosztagokhoz tartozó nem lovasított emberek részére átkelés alkalmával, továbbá rövid meneteknél, s egyáltalában akkor, midőn a lovak fölnyergelve vagy fölszerszámozva és az emberek mellettök maradnak, (a minden egyes lóra kijelölt 3.2 m^2 -en fölül) külön alapterület szá-

mitásba vétele szükségtelen. Hasonlóképp szükségtelen a lőszerelvény és lőtáp elhelyezésére külön térfogatot számításba venni, minélfogva a hajó összes alsó helyiségei más czélokra maradnak rendelkezésre.

Hosszabb utazásoknál, midőn a lovakat lenyergelni, leszerszámozni és etetni kell, az azokhoz tartozó legénység pedig a hajón főz és alszik, az alsó hajóhelyiségek az emberek elhelyezésére, valamint a lőszerelvények, lőszerszám és a lőtáp eltevésére szolgálnak.

Ha azonban nem az egész hajó, hanem csak a fődélzet egy része vétetik lovak elhelyezésére igénybe, úgy az imént megnevezett czélokra közvetlenül a lovak alatt levő hajóhelyiségek is elégségesek, míg a hajó többi részei a fődélzeten és az alatt másra használhatók fel.

54.
Lövegek és járó-
művek részére
szükségelt te-
rület.
18. melléklet.

Egy lemozdonyozott 75. é. m. 9 cm.-es tábori lövegtalp részére 6.4 m^2 , egy 9 cm.-es tábori lövegmozdony részére 9.4 m^2 , minden további a 18. melléklet 4. és 5. ábrái szerint feltolt tábori lövegtalp vagy lövegmozdony részére 2.6 m^2 ; egy 9 cm.-es lemozdonyozott lőszerkocsi-hátrész részére 4.3 m^2 , egy-egy további feltolt kocsihát-rész részére pedig 3.4 m^2 számítandó.

Kocsiknak a gőzösök vagy uszályhajók fődélzetén való szállításánál egy járómű részére 7.0 m^2 (minél a 88 é. m. fedeles kocsik tekintetbe vannak véve), a hidkészletek egy gerendaszállító kocsija részére 12.8 m^2 számítatik.

Szétszedve a fődélzeten körülbelül kétszer annyi járómű helyezhető el, mint szét nem szedve.

A fődélzet alá járóművek csak szétszedett állapotban rakandók be. A járóművek szétszedése azonban legfőlebb csak a kerekek s a rúd leszedésére, az elő- és hátsó kocsiállvány (illetőleg a kocsi-föl- és alrész) szétválasztására szoritkozzék.

Gyalog csapatokkal vagy lovassági osztagokkal ugyanegy hajón elhelyezendő járóművek számára a felső fődélzetnek legénység részére kiszámított területéből járóművenként átlag $8\cdot4$ m², s így átkeléseknél 26, rövid meneteknél 15, és hosszabb meneteknél 8 embernek helye leszámítandó.

A tüzérség vagy vonat járóművei által a fődélzeten elfoglalt terület az illető osztagoknak hosszú utazásoknál ugyanazon kiméretben a fődélzet alatt is kiutaltatik, miáltal nemcsak a tüzér- illetőleg a vonatlegénység, hanem az esetleg beosztott gyalogsági fődözet is kényelmesen elhelyezkedhetik. Hajótagokon, melyeken a járóművek befogott rudas lovakkal szállítatnak el, egy járóműre $12\cdot8$ m², egy 75 é. m. 9 cm.-es tábori lövegre $16\cdot6$ m², egy 75 é. m. lőszerkocsira $15\cdot0$ m² számítottatik.

A kocsira nem rakott podgyász részére külön terület számítása szükségtelen, miután a tisztí podgyász, valamint a törzsé a vontató gőzösön, az alosztályok podgyásza pedig az uszályhajók oly helyein, hol legénységet vagy lovakat jól felállítani nem lehet, mindig elhelyezhető.

Helyi szokásos vízi járóműveknél azok alapterületének férőképessége megfelelően kipuhathatnak.

Egyes kis és közép nagyságu vízi járóműveknél a férőképességnek az alapterület alapján való meghatározása nehézségbe ütközik; ezeknél a férőképesség legczélszerűbben kísérlet által állapittatik meg.

A gőz- és uszályhajók férőképességéről a 2., 3., 4. és 5. melléklet tartalmaznak közelebbi adatokat.

HARMADIK FEJEZET.

Alapelvek a tengeri hajózás katonai használatára vonatkozólag.

25. §.

Szállító anyag.

55. Kereskedelmi vízi járóművek. Katonai szállításokra az osztrák és magyar tengerhajózási vállalatok gőzhajói — a körülményekhez képest vitorlás hajói is — használatnak. (Lásd 1. mellékletet.)

A szállító anyaghoz tartoznak továbbá a tengerészeti hivataloknak (pénzügyi hatóságoknak) és a vállalatoknak a kikötőkben meglevő be- és kirakodási eszközeik, illetve az ügynökségek által rendelkezésre bocsátandó mindennemű kikötőhidak (személyek, lovak és javak számára), személy-

szállító és teher-gőzbárkák, a hajócsolnakok és az egyéb rakodó eszközök.

Katonai szállítmányok beszállása cs. és kir. hadihajókra csak *kivételesen* történik. A közelebbi határozványokat a 6. fejezet tartalmazza.

56.

Hadi hajók.

26. §.

Gőzhajók.

Ezek legtöbbszörre csavargőzösök; a még meglevő csekély számú kerekcső gőzösök régi szerkezetűek.

57.

A gőzösök beosztása.

A katonai szállítás szempontjából tekintetbe jövő hajók a következők:

- a) Személyszállító gőzösök a személy- és postaközlekedés számára; ezek a 3-ad osztályú utazóhely csekély kiszabotánál fogva csakis kis legénységi szállítmányok és csekély mennyiségű teherárak felvételére alkalmasak;
- b) gőzösök a személy- és teherforgalom számára; ezek csapatok, állatok és javak szállítására alkalmasak;
- c) áruszállító gőzösök, melyek legénységből, állatokból és javakból álló nagy szállítmányok számára alkalmasak ugyan, de utasok (tiszték) számára csak igen korlátolt vagy egyáltalában semmi helylyel sem bírnak.

A gőzösök továbbá a következő osztályok szerint vannak *tengerészeti hatóságilag lajstromozva*, és pedig:

- α) hosszujáratu (oceán-) gőzösök,
- β) nagy parthajózásu (közép-, fekete- és vörös-tengeri) gőzösök,
- γ) kis parthajózásu gőzösök (az adriai tengeren a lepantói öböl — ioni szigetek és Cap Maria di Leuca vonalig),
- δ) helyi forgalmi gőzbárkák.

A β) és γ) alatt felsorolt gőzösök felhasználása a közvetlen magasabb osztály szerinti hajózáshoz a tengerészeti hatóságok engedélyétől függ.

A felsorolt gőzösnek menetsebessége óránként legalább 8 tengeri mértföldet (1 tengeri mértföld = 1·8 klm.) ér el. *)

58.

A gőzösök alkalmazhatósága.

A szállitmányok elhelyezésének módjára nézve egyrészt a gőzösök nagysága (szerkezete), másrészt a menettartam mérvadó.

Lovak előbb a fődélzetre, szétszedett járóművek, anyag és teherárak a rakhelyekre állíttatnak be.

Kis parthajózásu gőzösök (57. γ pont) hely elégtelensége folytán a fődélzet alá lovakat nem vehetnek fel; ilyeneket a fődélzetre is csak csekély számban vagy egyáltalában nem képesek felvenni.

Az egyes belföldi gőzösök férőkéességét valamennyi szállitmányi nem számára az illető egyezményben foglalt «Jegyzék különmenetekre való gőzösökért járó bérletdíjakról» tartalmazza.

*) 1 tengeri mértföld = $\frac{1}{4}$ földrajzi mértföld = 1 szélességi foknak 1 perce; ennél fogva 1 szélességi fok = 60 tengeri mértföld.

27. §.

Vitorlás hajók.

Vitorlás hajók rendszerint csak robbanó katonai javak szállításánál, továbbá a partraszállásnál (kirakodásnál) találhatnak alkalmazást.

59.
Vitorlás hajók.

28. §.

A gőzösök berendezése és felszerelése katonai szállításra.A) *Csapatszállításra.*

Nagy gőzösök, melyeknek úgy a *födélzet*en, mint a *födélzet* alatt kell elhelyezést nyújtaniok, mint katonai különgőzösök különös berendezést és felszerelést igényelnek.

60.
Nagy gőzösök.

A födélzet^{en} gondoskodni kell:

Védőkoriátokról a rakodó nyílásoknál,

korlattal ellátott falépcsőkről (bejárati nyílásonként lehetőleg kettő) a födélzet alatti helyiségekbe való közlekedés céljából,

61.
Berendezések a födélzet^{en}.

ponyvákról, eső elleni védekezés céljából,

vitorlavászonból készült *szélfogokról* (nagyságuk szerint rakodó nyílásonként 2—3),

segédtűzhelyekről az étkezésnek legalább is a fél élelmezési állomány részére való egyidejű elkészítésére *),

*) Mohammedán vallásuak számára külön főzőüst szolgál, mely a tengeri szállítási vezetőség^{nél} tartatik nyilván és a cs. és kir. tengerész-kerületi parancsnokság anyagszertárában őriztetik.

árnycsékekről és pedig minden 100 személyre 1 ülőhely.

A szükségelt *lóállások* etető vályuval és kiemelhető fásorompókkal rendszerint készletben nincsenek és szükség esetében ácsoltatnak. A lóállásokban egy vagy két heveder alkalmazandó védekezésül a lovaknak hajómozgásoknál való elesése ellen.

A lóállások elkészítése akként történik, hogy a lovak fejei a hajó vagy a közlekedés szabadon hagyott belső oldala felé essenek, a lovak farkon feldörzsölést ne szenvedjenek és fejökkel felfelé semmiféle kemény tárgyba ne ütközzenek; utóbbi követelményre, a mozgó lóállásoknál is, különösen kell ügyelni.

62.

Elfoglalható alsó helyiségek.

A fődélzet alatt elfoglalható helyiségek alaposan tisztogatandók, esetleg fertőtlenítendőek; a beillesztendő fődélköz gondosan elkészítendő. A fegyverzet és felszerelés számára akasztó kapsok, az oldal-világító nyílásokban szélfogók alkalmazandók.

Hogy a legénység jobban elhelyezkedhessék, kívánatos, más berendezések hiányában, derékaljszerű, tengeri fűvel vagy hasonlóval kitömött aljakat alkalmazni. *)

Télen kincstári óvótakarók, lehetőleg minden emberre 1 darab, adatnak ki, mire nézve az előgondoskodást a katonai területi parancsnokságok

*) Ilyenek az «Adria» m. kir. tengerhajózási részvénytársaságnál rendszeren használatban vannak.

évente megtenni kötelesek. A m. kir. honvédségre vonatkozólag a 41. pontban foglalt határozványokra utaltatik.

Az iváshoz, itatáshoz és főzéshez szükséges vízkészletet minden gőzös a befogadott állománynak megfelelő mennyiségben külön e célra szolgáló vitzartályokban (caissonokban) magával viszi. Napi szükségletként minden emberre 6 liter, minden lóra 10 liter számítandó. A víz szivattyukkal merítették és mindig élvezhető állapotban tartandó. Ujabb szerkezetű gőzöskön a beálló szükség esetére szűrőkészülékek tartatnak készletben.

A társaságok a netán szükséges fenéksúly díjtalan berakására kötelezvék és ez irányban a révhivatal részéről való felülvizsgálás követelhető.

A be- és kiszállás (-rakás) helyei, mindenesetre azonban a kikötőhidak, megfelelően megvilágítandók. Hasonlóan gondoskodandó a fődélzet és az elhelyezési, kezelési és közlekedési helyiségek megvilágításáról.

Eszközök gyanánt rendelkezésre bocsátandók: Étkezési tálak, kávé- és borkancsók egyenként 10 adag számára.

Ezen eszközöket a legénység köteles tisztítani. Minden hajón a tisztogatáshoz és egyéb célokra (ítatás stb.) elegendő számú könnyen kezelhető kis veder van.

A gőzösk egyezményszerűleg az előirt élelmi készlettel és a szabad eladásra szolgáló cikkekkel látandók el.

63.
Vizkészlet.

64.
Fenéksúly.

65.
Világítás.

66.
Eszközök.

67.
Élelmi cikkek.

68. Minden gőzösön vannak helyiségek pénztárak, Értéktárgyak. ékszerek és értéktárgyak letétbe helyezése. Letétjegy ellenében való átadásnál a forgalmi szabályzat értelmében a vállalat szavatol.

69. A lőszer megőrzésére alkalmas tárhelyiség Lőszer. jelölendő ki.

Kisebb mennyiségeknél erre a hajó-lőszerhelyiség, nagyobb mennyiségeknél valamely egyéb elkülönített és elzárható helyiség (rakhely a hajó előrészen) szolgál.

70. A szállító gőzsök felismerhetővé tétele. A szállító gőzsök felismerhetővé tétele. A szállító gőzsök ismertető jelzése történik békében nappal vörös csucslobogóval fehér körrel az egyik árbocz fokán, éjjel vörös lámpával az előárboczlámpa alatt. Ezen jelek a beérkezés és indulásnál, parti jelző állomások előtt való elhaladásnál és cs. és kir. hadihajókkal való találkozásnál használandók.

71. Kis gőzsök. Kis gőzsök, névezetesen a kis parthajósúak, belsejükben különös előkészületeket legtöbbszörre nem igényelnek. Annak meghatározása, hogy a fenebb felsorolt előgondoskodások közül esetenként melyekre lesz szükség, a menettartamtól és a gőzös szerkezetétől függ.

B) Betegek (sebesültek) szállítására.

72. Betegek (sebesültek) szállítására. Ezen célra csak oly személyszállító és tehergőzsök használhatók, melyek a födélzet alatti helyiségekben elegendően szellőztethetők és világosak, valamint a födélzeten és födélközökben kényelmes közvetlen átjáratokkal bírnak.

Berendezésük hasonlóan történik, mint a csapatszállításra rendelt gőzösöknél, csakhogy ily gőzösök rendeltetésüknek megfelelően katonai részről hasonló módon mint a cs. és kir. hadi tengerészet ideiglenes hajó-kórházai, egészségügyi személynézettel és -anyaggal és a szükséges mennyiségű ágy- és fehérruhaneműekkel láttatnak el, míg a vállalatok az egészségügyi személyzet, valamint a gyógyszerár czélszerű elhelyezéséről és ha szükséges, a helyiségek fűtéséről kötelesek gondoskodni.

Ha ily gőzösök tartósan alkalmaztatnak betegek és sebesültek továbbítására, a czélnak megfelelő különös berendezéssel és felszereléssel láttatnak el, hasonlóan mint a cs. és kir. hadi tengerészet hajó-kórházai vagy a vörös kereszt-egylet tengeri mozgó ápodája.

A hadügyministerium ily ápodagőzösök alkalmazását esetről-esetre el fogja rendelni és a részletes intézkedéseket kibocsájtani.

Az ápodagőzösök előárboczon a genfi egyezmény lobogóját viselik.

C) Lovak (vágómarha) szállítására.

Kizárólag lovak szállításánál a rendszeresített férőképeségnek megfelelő számú lóállás a fenebb 73.
 leirt módon elkészítendő. Lovak szállítása.

Vágómarha elhelyezéséhez külön berendezés 74.
 nem szükséges, mivel a vágómarha szabadon — Vágómarha
 nem pedig állásokban — helyezettik el, gondos szállítása.

kodandó azonban, hogy az lehető jó állapotban érkezék meg a rendeltetési helyen.

D) *Lövegek, járóművek és javak szállítására.*

75.
Lövegek (járó-
művek, javak)
szállítása.

Lövegek, járóművek és javak szállítása a hajók különös berendezését általában nem követeli, ha csak nem eléggé erősen épített hajóknál (hajófenék vagy fődélzetnél) a lövegaljakatok megerősítése nem válik szükségessé.

Lövegek és járóművek a rakhely kihasználása céljából rendszerint széjjelszedendők.

A rakodás (elhelyezés) — főképen javaknál — tervszerűen a rendeltési helyek szerint akként eszközözendő, hogy a kirakodásnál fölösleges közbeeső kezelések elkerültsenek.

29. §.

**Kikötőhelyek, rakodó készülékek, be- és kiszál-
lási (-rakodási) eszközök.**

76.
Kikötőhelyek.

A monarchia tengerpartjának gőzösök által érintett valamennyi kikötőiben falazott, kivételesen fából készült kikötőhelyek vagy a hajók odakötésére rendelt hullámgátak léteznek.

A kikötőhelyek hajók által való használata utóbbiak mélyjáratától függ.

Minden egyes hajó számára a kikötőhelyet a révhivatal esetenként jelöli ki.

Ha a gőzös mélyjاراتánál fogva vagy kikötési építkezések hiánya miatt parthoz nem köthet, úgy a kiutalt uszor- (bojá-)hoz köttetik, vagy a kikötőhely közelében horgonyoz.

Nyílt tengerparton való kikötésnél a rakodási módra nézve a part minősége mérvadó.

A part alkalmas helyein gőzösök vagy legalább nagy teherbárkák közvetlen parthoz kötése magasságkiegyenlítés, vagy sikló feltöltése vagy kiásása által tétetik lehetővé.

A rakodásra főleg a hajódaruk, még pedig rakodó nyílásonként egy vagy kettő, nehéz terhek számára nagyobb kikötőhelyeken a parti daruk és az uszódaruk szolgálnak.

A hajódaruk emelő ereje erősítés nélkül $1\frac{1}{2}$ tonnáig terjed, az emelés körülbelül három percig tart.

Parti daruk terheket emelnek három tonnáig — ha rögzítvük — egészen 40 tonnáig is. Uszódaruk emelő ereje 60 tonáig terjed.

A továbbbitandó szállitmány neme szerint a kikötőhelyen a következő berakodási eszközök *) kell hogy kéznél legyenek, és pedig: mindkét oldalu, korláttal ellátott kikötőhidak személyek számára; megfelelően széles és hágsóléczekkel ellátott korlátos kikötőhidak lovak számára,

77.

Rakodó készü-
lékek.

78.

Be- és kirakodási
eszközök.

*) A tengeri szállítási vezetőség vezet a hatóságokkal és vállalatokkal egyetértőleg a nyilvántartást a belföldi kikötőkben meglevő mindazon kincstári és magán be- (ki) rakodási eszközökről, melyek katonai célokat szolgálnak.

mely utóbbiakhoz mindkét oldalon egy-egy réteg óvódeszka és a talajra való átmenethez szolgáló készülékek adandók; sima áruhidak korlát nélkül; legalább egy-egy mozgó lóállás minden lóberakási hely számára és ezenfelül megfelelő számú ló- (vágómarha-) rakodó övek, végül rakodó hálók kisebb, kötegekbe nem foglalható árudarabok számára.

Ha ezen be- és kirakodási eszközök a kikötőhelyen készletben nincsenek, azokat a szállító hajó magával viszi.

A felhúzó készülékek (lánczok és kötelek) teljesen használható állapotban legyenek.

Azon eshetőségre, hogy valamely szállító hajó parthoz nem köthet, a vállalatnak a megfelelő be- és kiszállási (-rakodási) eszközökről gondoskodnia, esetleg erre vonatkozólag az irányító hatósággal idejekorán érintkezésbe lépnie kell.

Ha csak lehetséges, e célra chalandok (lapos fenekű naszádok, rakodó ponkok), főképen lovak, lövegek és járóművek számára, alkalmazandók; ezek lószállítmányok számára az állatok kiugrása ellen óvókorlátokkal, talppal ellátott lövegek és járóművek számára pedig azok megerősítésére szolgáló berendezésekkel (féksaruszerű ékekkel) látandók el.

Esetleg különös esetekben beállhat annak szükségessége, hogy a gőzös a tutajok előállításához szükséges anyagot magával vigye.

Nehéz partraszállási viszonyoknál ajánlatos alkalmas vitorlásokat, melyek vagy a kikötőhely

közelében szereztetnek be vagy a gőzös által vontatva elvitetnek, a partraszállásnál hidszerű alakban összekötni; némely kikötőkben állandóan vannak e célra szolgáló naszádok (uszóművek.)

30. §.

Alapelvek a gőzösök férőkéességének kipuhatólására vonatkozólag.

Hosszu meneteknél a férőkéességre nézve a fődélzet alatti helyiségekben való elhelyezés határozó; a felső fődélzet ennél kevésbé jön tekintetbe és pedig a sokféle állandó és ideiglenes beépítések és a szükséges mozgási szabadság miatt, végül pedig azért is, mivel a nappali menetnél a legénységnek a fődélzeten való tartózkodása a tengeri betegség elleni nagyobb ellenállás és az alsó hajóhelyiségek szellőztetése és tisztogatása miatt szükséges.

79.

Általános határozványok.

a) *Hosszu* (nyolcz óránál tovább tartó) meneteknél minden emberre 1.1 m^2 esik és pedig 0.9 m^2 a fekhelyre, 0.2 m^2 -nyi terület a fegyverzet, felszerelés és közlekedésekre.

80.

Legénység részére szükséges terület.

b) Rövid (legfeljebb nyolcz óráig tartó) meneteknél minden emberre 0.55 m^2 szabandó ki, mi mellett a legénység leülhet és a hátbö-röndöt leteheti. Ezenfelül a szükséges mozgási területre és a kezelési munkálatokra a

- kipuhatolt férőkéességi szám egy nyolczada levonásba hozandó.
- c) Egész rövid menettartamnál (legfeljebb két óra), ha főzés nem eszközöltetik és a legénység anélkül, hogy fegyverzetét vagy szerelvényét letenné szakadatlanul áll, — továbbá ha az ürmagasság (a hajófenéktől a fedőgerendáig) legalább 2 m — minden emberre 0.45 m² szabandó ki; 1.72—1.90 m-nyi magasságnál a b) pont szerinti kiméret, még csekélyebb magasságnál az a) pont szerinti kiméret alkalmaztatik.
- d) Ápoldagözösökön rövid menetnél és lábadozó betegek vagy könnyü betegek (sebesültek) szállításánál minden emberre 1.1 m², hosszú meneteknél, valamint nehéz betegek szállításánál pedig 2.2 m² számítandó.

81.
Lovak és vágó-
marha.

A lovak, ha csak csekély számban vannak, főképen a földélzeten, egyébként pedig, feltéve, hogy a gőzös nagysága és építési módja azt megengedi, a földélzet alatt is helyeztetnek el.

Az e szerint, valamint a szükséges magasság (legalább 2.30 m.) tekintetbe vételével elhelyezésre alkalmasnak talált területeken egy lóra minden körülmények között 3.2 m²-nyi alapterület számítatik.

Vágómarhából, annak nagyságához képest, két-egész háromszor annyi helyezhető el, mint lovakból.

III. FŐRÉSZ.

NEGYEDIK FEJEZET.

A szállításra való előkészületek.

31. §.

A szállitmányok irányítása.

A) *Békében.*

Szállitmányok irányítására hivatva vannak:

82.

Irányítási hatáskör belvizi utakon

I. Belvizi utakon:

- a) A cs. és kir. hadsereg, cs. és kir. hadi tengerészet és a cs. kir. honvédség szállitmányaira nézve: a hadügyministerium, a katonai területi parancsnokságok, továbbá az elküldő csapatparancsnokságok, valamint a cs. és kir. hadsereg és cs. kir. honvédség intézetei;
- b) a magyar kir. honvédség szállitmányaira nézve: a honvéd kerületi parancsnokságok, továbbá az elküldő csapatparancsnokságok és honvéd intézetek.

II. Tengeren.

- a) A cs. és kir. hadsereg, cs. és kir. hadi tengerészet és a cs. kir. honvédség szállitmá-

83.

Irányítási hatáskör tengeren.

nyaira nézve: a hadügyministerium, a katonai területi parancsnokságok Zágrábban és Zárában, a tengeri szállítási vezetőség Triesztben és a cs. és kir. hadsereg és cs. kir. honvédség intézetei;

b) a magyar kir. honvédség szállítmányaira nézve: a magyar kir. honvédelmi minister és a magyar kir. zágrábi VII. honvéd kerületi parancsnokság, valamint a honvéd intézetek.

Az I. alatt megnevezett irányító hatóságok (parancsnokságok stb.) irányítási hatásköre a 8. mellékletből, a II. alatt megnevezetteké pedig a 9. mellékletből vehető ki.

8., 9. melléklet.

84.

A szállítmányok bejelentése az irányító hatóságoknál.
10. melléklet.

Azon szállítmányok bejelentése, melyeket az elküldő hatóság maga nem irányíthat, a 10. melléklet mintája szerint szerkesztendő bejelentőkimutatással történik, mely az irányításra hivatott hatósághoz közvetlenül és akként küldendő be, hogy ott legkésőbbben 14 nappal a menetmozdulat megkezdése előtt beérkezzék, hacsak korábbi határidő nem tüzetett ki.

Ha az írásbeli bejelentés idejekorán be nem érkezhetnék, akkor a legszükségesebb adatok táviratilag jelentendők be.

A nős havidíjasok és altisztek valamely szállítmánynyal utazó nejeinek és gyermekeinek száma, valamint azok málhájának súlya a bejelentőkimutatáson lábjegyzet alakjában feltüntendő.

A helyes irányításért az irányító hatóságok felelősek és igazolatlan többköltség esetében kártérítésre kötelezvék.

Minden irányításnál a *legolcsóbb* utirány választandó.

Az irányítás vagy a *rendesen közlekedő hajók* (menetrendszerinti gőzösök) kiutalása által, vagy — ha a szállítmány ereje az egyezményekben megállapított befogadási képességet meghaladja és a lépcsőnkénti utbaindítás meg nem engedhető vagy ki van zárva — *különgőzősökkel* (hajóvonatokkal) történik.

Tengeren a javaknál azok súlyán kívül a térfogat is mindig tekintetbe veendő, minél általánosságban irányadóul szolgálhat, hogy nehéz javaknál egy súlytonna megközelítőleg egy lajstromozási (netto-) tonna $2\frac{1}{2}$ részének vagy 40 angol köblábnak, vagyis $1\cdot13\text{ m}^3$ -nek felel meg.*) Más javakból $1 - 5\text{ q} = 1\text{ m}^3$. Igen nagy teriméjű javaknál (széna, szalma stb.) kizárólag csak a térfogat veendő számításba.

Irányítási segédletek gyanánt szolgálnak:

A hadügyministerium által a hajózási vállalatokkal kötött egyezmények, a menetrendek, ill. a hivatalos posta-menetrend-könyv (esetleg az «Utmutató»).

85.
Általános alapelvek az irányításokra nézve.

86.
Irányítási segédletek.

*) 1 lajstromozási tonna = $2\cdot83\text{ m}^3$ = 100 angol köblábbal.
1 ürtonna = $1\cdot13\text{ m}^3$ = 40 « «
1 súlytonna = 1000 kg. = 1 m^3 vízzel.

Tengeren való különmeneteknél ezen felül még :

Az adriai tenger általános irány- és részletes térképei, kikötő-tervrajzok, a tengerpartvidék menettérképe és a tengerészeti hivatalok és hajózási vállalatok hirdetményei.

87. Az irányítás rendszeresen közlekedő hajóknál

Irányítási okmányok, menetterv, járattev, menetlevél, szállítólevél, irányítás táviratilag.

11. melléklet.

12. melléklet.

(menetrend szerinti gőzösöknél) a 11. melléklet mintája szerinti *menettervel*, különgőzösöknél (hajóvonatoknál) a 12. melléklet mintája szerinti *járattevel*, illetőleg az irányításnak a szomszédos parancsnokság által való folytatása esetén *csatlakozó-menettervel* történik. A be nem jelentendő szállitmányok irányítása egyenként utazóknál (azok szolgálait, lovait és málháját beleértve) és egyéb személy- és lószállitmányoknál *menetlevéllel*, kísérő különítménnyel továbbítandó áruszállitmányoknál *menettervel és szállítólevéllel*, kísérő különítmény *nélkül* továbbítandó áruszállitmányoknál pedig csupán *szállítólevéllel* történik.

Átvonulóknak a szállító házak és kórházak által való elküldésére nézve az erre vonatkozó határozványok mérvadók.

Sürgős esetekben irányítási rendelkezések a szükséges adatok közlése által táviratilag is történhetnek.

88. Különgőzösök (hajóvonatok) és árunaszádoknak

a) A különgőzösök (hajóvonatok) biztosítása belvízi utakon. A járattev megismerkedése.

a Duna-gőzhajózási társaság részéről való kiutalása azon katonai területi- (honvéd kerületi-) parancsnokság által, melynek körletében a hajóraszállás (berakodás) helye fekszik, a bejelentő-kimu-

tatások ill. csatlakozó menettervek alapján a *bécsi vagy budapesti társasági igazgatóságnál* igénylendő.

A gőzösök (uszályhajók) száma és nagysága az egyezmény határozványai alapján a hajózási társasággal egyetértőleg állapittatik meg, mire a *járat*terv megszerkesztetik.

A biztosítás idejekorán történjék, hogy a vállalat képes legyen az igényelt hajókat beidézni, felszerelni és a forgalmi szolgálatot megfelelően szabályozni.

A különgőzösök a szerződési határozványok alapján azon vállalatnál, mely megfelelő gőzösökkel rendelkezik és a hajóraszállás (berakodás) helyén van, vagy a melynél a bérbevétel a legolesőbb, a használatbavétel kezdetének és lehetőleg tartamának, valamint az érintendő állomások közlése mellett, írásbelileg igénylendő.

A különgőzösök igénylésénél azok lajstromozott használati módja figyelembe veendő (26. §.).

Ha az indulás időpontja ismeretlen, úgy a gőzös megelőzőleg tartalékviszonyba helyeztetik.

Mihelyt a vállalat hozzájárulása és a választott gőzös nevének közlése megtörtént, a járat-terv egyetértésben a vállalattal és a lehetőséghez képest azon területi parancsnokságokkal is, melyeknek területén a be- illetve kiszállás (-rakodás) történik, megszerkesztetik, és a bejelentő-kimutatók beérkezte, valamint a beszállás (berakodás) napjának tudomásul vétele után véglegesen kiállit-

89.

A különgőzösök biztosítása tengeren. A járat-terv megszerkesztése.

tatik és kiadatik. Kétes esetekben az illető tengerészeti hatóság véleménye kérendő ki.

90.

A menet- és járattervek szerkesztése és szétküldése.

A menet- és járattervek szerkesztésére és szétküldésére vonatkozó részletes határozványokat a 13. melléklet tartalmazza.

13. melléklet.

91.

A menetlevél és a szállítólevél kiállítására.

Menetlevéllel vagy szállítólevéllel való irányításoknál, az indulási és rendeltetési állomás, valamint a betartandó utirány azokban világosan meghatározandó.

Pótlóvakból álló szállitmányoknál a szállítólevélbe ezen határozott megjelölés: «Pótlóvak katonai czélokra» felveendő.

Egyebekben a katonai javakból álló szállitmányokra vonatkozólag az egyezmények határozványai érvényesek.

92.

Kiegészítő határozványok élelmi javaknak belvizi utakon való irányítására vonatkozólag.

Élelmi javaknak belvizi utakon gyorsáru gyanánt, az ezért esedékes viteldij megtérítése ellenében való szállítása, csak különös sürgősség eseteiben a katonai (honvéd) területi- (kerületi-) parancsnokságok (esetleg azok hadbiztosságai) rendeletére vagy jóváhagyásával történhetik.

Azon esetekben, midőn nagyobb és e mellett sürgős élelmi szállitmányokat kell elküldeni, az élelmező intézetek részéről az ügynökségeknél előbb kérdés intézendő az iránt, hogy egy napon mily tehermennyiségek vehetők át elszállítás végett.

A *bélvizek* gőzhajózási vállalatai robbanó javak szállítását rendszeresen csak akkor vállalják el, ha azok magokban vagy más katonai javakkal együttesen különmenetben szállítandók és a katonai kincstár a vállalatra saját és közegei hibáján kívül netán keletkező károkért szavatol.

A Duna-gőzhajózási társaság az egyezményben megnevezett robbanó javak szállítását feltételesen elvállalja.

Ezen javak gőzösökre soha, hanem mindig csak uszályhajókra rakatnak, miért is személyszállító hajókon a legénység töltenytáskájában és bőröndjeiben elhelyezetten kívül, semmiféle löszert szállítani nem szabad.

Hynemü robbanó áruk *mindenesetre* előbb bejelentendők. Az idő, melyen belül a bejelentés előre eszközendő, az áru mennyiségétől stb függ; a bejelentésnek azonban mindenkor legalább 24 órával a föladás előtt meg kell történnie.

Egyébként az átadási, rakodási és szállítási módozatra nézve az elküldő hatóság a hajóügynökségekkel érintkezésbe lépjen.

A robbanó javakból álló küldemények számára kiállítandó szállítólevelekben a tárgy megjelölése vörös tintával aláhuzandó, s azokban a tartályok számán, nemén és megszámozásain kívül minden egyes tartály teljsulya is feltüntetendő.

93.
Kiegészítő határozványok robbanó katonai javak irányítására nézve.

Mindegyik csomagdarab azon hatóság jelzésével vagy bélyegzőjével látandó el, mely a csomagolást végzi.

Tengeren a javak (robbanó javak) szállítására nézve az egyezményekben foglalt határozványok érvényesek.

Rendszerint nagyobb mennyiségű *robbanó* javak, melyek szerződészerűleg menetrendszerinti hajókkal már nem szállíthatók, bérelt vitorlás hajókra rakatnak és — ha a javak beérkezése kitűzött határidőhöz van kötve — gőzösök által vontattnak.

Különös esetekben különgőzösök is bérelhetők.

94.

A szállítmányok bejelentése a hajózási vállalatoknál.

Belvizi utakon az időnkénti egyezményekhez képest az illető vonalon személyszállító hajókkal továbbítható állományt meghaladó legénységi szállítmányok, továbbá azon ló-, vágómarha-, járómű- vagy hadi anyag-küldemények, melyek nem adatnak fel közönséges szállítólevéllel, az irányító hatóságok részéről az illető hajózási ügynökségnél idejekorán előre bejelentendők, akként, hogy a forgalmi eszközök készenlétbe helyeztetessenek és minden szükséges forgalmi előintézkedés megtehető legyen.

Ha a szállításnak valamely főállomásról kiindulva kell történnie, akkor a személyszállító hajókon továbbítandó legénységi szállítmányok 24 órával az elindulás előtt, egy uszályhajó rendes rakományánál nem nagyobb anyagküldemények 24 órával a rakodás kezdete előtt, minden más

szállitmányok 48 órával a rakodás előtt jelentendők be.

Kisebb hajóállomásokból kiinduló szállításoknál, valamint nehéz tüzérségi anyag szállításánál, melynek berakása rendkívüli előkészületeket igényel, a bejelentésnek a forgalmi körülményekhez, a szállitmány nagyságához és a hajók berendezéséhez szükségelt idő mérvéhez képest még korábban kell megtörténnie.

Midőn háboru idején vagy egyáltalán sürgős körülmények között a meghatározott bejelentési határidők be nem tarthatók, a gőzhajózási vállalatoknak vagy ügynökségeknek minden lehető meg kell tenniük arra nézve, hogy a szállitmány megfelelően továbbittassék, mindazonáltal katonai részről egyáltalán, különösen pedig a szállító anyag tekintetében tulságos és a körülményekkel arányban nem álló követeléseket támasztani nem szabad.

Tengeren a menetrendszerinti gőzösökkel továbbbitandó szállitmányok bejelentése a vállalatoknál, az egyezmények határozványai szerint történik.

A kizárólag katonai célokra bérelt hajók a monarchia tengerpartja mentén a kikötői illeték fizetése alól fel vannak mentve. (A kikötői illetékre vonatkozó 1897. évi február 27-én kelt törvény 4. §-a [osztrák törvénytár 71. lapja], illetve a kikötői illetékről szóló 1897. évi IX. magyar törvény-czikk 4. §-a.)

95.
Kikötői illetékek.

Ezen kedvezmény igénybevehetősehez a hajó-
 14. melléklet. parancsnok igazolvány gyanánt egy a 14. mel-
 léklet mintája szerint kiállítandó *bizonylattal*
 (Bescheinigung) láttatik el.

A bizonylat kiállítására feljogosítvák: a ka-
 tonai parancsnokság Zarában, a tengeri szállí-
 tási vezetőség Triesztben, a flumei katonai állomás-
 parancsnokság, a kikötő-tengernagyi hivatal
 Polában és a tengerész-kerületi parancsnokság
 Triesztben.

Az ezen nyomtatványból való szükséglet az
 előbb nevezett parancsnokságok (hatóságok) által
 közvetlenül a hadügyministeriumnál igénylendő.

B) *Háborúban.*

A háboru esetén való irányítás külön utasi-
 tással van szabályozva.

32. §.*)

**A csapat- és szállitmányparancsnokok ren-
 delkezései az irányítás megtörténte után.**

A) Élelmezési intézkedések békében.

96.
Pénz.

A menetközben felmerülő kiadások fedezésére
 a szállitmányparancsnokok megfelelő pénzüsszeg-
 gel látandók el.

*) A 32. §. és az 5. fejezet határozványai hadsereg- (honvéd)
 intézeteknél és katonai tisztviselők által vezetett szállitmán-
 nyoknál, valamint oly katonai tisztviselőknél, kik hajón
 szállitások számára részletintézkedések megtételére küldet-
 tek ki, értelemszerű alkalmazást nyernek.

Kenyér és lótáp a szállítás tartamára az indulási (beszállási) állomásról viendő el, három napnál tovább tartó szállításnál pedig utközben a szükség és lehetőséghez képest pótfelvételezés útján szerzendő be. Utóbbi esetben az elküldő csapat, esetleg a szállitmányparancsnok részéről a szükséglet már az indulási állomásról közvetlenül jelentendő be azon katonai (honvéd) területi- (kerületi-) parancsnokságnál, melynek területén a pótfelvételezés eszközzendő.

A 15. mellékletből kivehetők a vállalatokkal létrejött megállapodások alapján érvényben álló határozványok.

Az élelmezés kiutalása a menettervben (járat-tervben) s mindig az azt kiállító hatóság (parancsnokság) által történik.

Kenyér és lótáp elvitelét és esetleges pótfelvételezését, továbbá a menet- (járat-) tervben természetben ki nem utalt hajóébed vagy átvonuló étkezésért esedékes átvonuló étkezési pénz (hasonlóan a reggeli- és vacsora-váltság) kifizetését azon parancsnokság (intézet) írja elő, mely az első menet- (járat-) tervre nyomtatott menetlevelet kiállítja, és pedig valamennyi menetsnapra, bezárólag a csatlakozó-menet- (járat-) tervekben foglaltakat. Azon esetben, ha valamely jelzett csatlakozó-menet- (járat-) terv szállitmány elindulása előtt még be nem érkezett volna, a kenyér és lótáp elvitele vagy pótfelvételezése *pontosan* a beérkezett menet- (járat-)

97.

Élelmi czikkek.

98.

Hajóélelmezés
belvízi utakon és
tengeren.

15. melléklet.

99.

Az élelmezés kiutalása és a menetokmányoknak
erre vonatkozó
kiállítása.

tervekből kivethető *utolsó* menetnapig bezárólag előirandó, és pedig tekintet nélkül a beérkezés órájára.

Oly csatlakozó-menettervekben, melyek valamely szállitmánynak csak utközben kézbesítendő, az összes élelmezést az irányító hatóság a 6. és 8. rovatokban írja elő.

Az illetéktételekre és az átvonuló étkezés, elszállásolás, előfogatok stb. megtérítésére vonatkozólag szükséges előjegyzések a szállitmányparancsnoknak a kezelőbizottság által kiszolgáltatók, vagy ezen adatok a menetlevél második részébe bevezetendő, hol szabadságoltak vagy ujonczok szállításánál egyszersmind evőcsészék és evőeszközök elvitele is előirandó.

100.

Az élelmezési
állományra vonatkozó értesítés.

A pontos élelmezési állomány — ha a hajó szolgáltatja az étkezést — a hajóügynökségnek (hajóparancsnokságnak), az átvonuló étkezés igénybevételénél vagy az étkezésnek valamely laktanyában történő elkészítésénél pedig a katonai (honvéd) állomás parancsnokságnak (községi előljáróságnak) (l. 109. pont) tudtul adandó.

Ez az indulási állomásból, vagy az elszállásoló utján írásbelileg és csak el nem kerülhető esetekben legalább 8 órával az étkezési idő előtt táviratilag valamely előző állomásról történik.

B) Élelmezési intézkedések háboruban.

101.

Pénz.

A hajón menet alatt felmerülő kiadások fedezésére a szállitmányparancsnokok megfelelő pénzüsszeggel látandók el.

A parancsnokságok, csapatok, intézetek stb. által a mozgósítási (indulási) állomásról elviendő ételmi készletek az «Utasítás a hadsereg ételmezésére nézve» című szolgálati könyv II. részében foglaltatnak. Kenyér, dohány és lótap elvileg *valamennyi* szállitmány által az *egész* menettartamra az indulási állomásról vitetik el s csak kivételesen vételeztetik pótlólag föl közbeeső állomásokon. Ha ez utóbbi szükséges, akkor a szállitmányparancsnok a szükségletet azon katonai területi parancsnokságnak, melynek területén a pótfővételezésnek történnie kell, lehetőleg az indulási állomásról *közvetlenül* jelentse be.

102.
Ételmi cikkek.

A hajóételmezés illetékessége és összeállítása háboruban, a 15. mellékletből vehető ki.

103.
Hajóételmezés.
15. melléklet.

Oly szállitmányoknak, melyek üdülés céljából vagy forgalmi tekintetéből több órára kiszállnak, az ebéd, — ha az a menet- (járat-) tervben nem határozottan mint hajó-ebéd utalványoztatott — vagy mint átvonuló étkezés, vagy pedig mint hadtáp-ebéd szolgáltatandó ki.

A menet megszakítása (pihenő napok) alatt nem a hajóételmezés, hanem a teljes hadi élelem-adag illetékes.

Oly szállitmányok által, melyeknek a hajó-ebéd természetben nem utaltatott ki, és melyeknek sem az átvonuló étkezés, sem pedig a hadtáp-ebéd ki nem szolgáltatható s számukra más ételmezési mód sem alkalmazható, a hajó-

104.
Ételmi szerek és italok bevásárlása.

ebéd váltsága számitandó fel. A szállitmány-parancsnok ezen összegért az indulási állomáson vásároltasson hideg élelmi szereket és azokat menetközben alkalmas időben osztassa ki. A reggeli- és vacsorapénzből hideg élelmi szerek és italok az indulási állomáson vásárlandók be.

105. Lóátvételi különítményeknél alkalmazott altisztek és katonák ebbeli alkalmaztatásuk egész tartamára, bezárólag az indulási és beérkezési napot, minden egyéb ételmezés helyett 2 K. napidíjat kapnak.

106. Az ételmezés kiutalása és a menetekmá-nyoknak erre vonatkozó kiállításá-
A hajó-ebédnek természetben, valamint esetleges pótléknak kiutalása mindig a menet- (járat-) tervben történik az azt kiállító hatóság részéről. Azon napok, melyeken a reggeli- és vacsorapénz, a hajóebéd váltsága, az átvonuló étkezés vagy a hadtáp-ételmezés illetékes, továbbá termények elvitele a mozgósítási (indulási) állomásról, az esetleges pótfelvételezések vagy bevásárlások menet- vagy közbeeső hajó-állomásokon, az «Utasítás a hadsereg ételmezésére nézve» című szolgálati könyv II. része alapján, a menetlevél kiállítására hivatott hatóságok, parancsnokságok és hadsereg- (hónvéd) intézetek részéről állapítandók meg és jegyzendők be a menetlevélbe.

107. Betegeknak és sebesülteknek hajón való szállítá-
A beteg- (sebesült-) szállitmányok ételmezése.
tásnál illetékes :
Reggeli: 50 cl. rántott leves, 233 gr. kenyér.
Ebéd: 400 gr. marhahus, 36 cl. levessel, 140 gr. főzelék, 40 cl. bor, 234 gr. kenyér. Vacsora:

50 cl. rántott leves, 233 gr. kenyérrel, továbbá orvosi rendelvényre 20 vagy 40 cl. bor. (Lásd Illetékszabályzat II. rész, 8. E. és 22. E. §-okat.)

Nehéz betegek, ha lehetséges, finomabb kenyeret és ebéd gyanánt az orvos által a fenforgó viszonyokhoz képest meghatározandó könnyen emészthető ételt kapnak.

Azon esetekben, melyekben a hajótáp természetben nem a hajón magán, hanem valamely közbeeső állomáson szolgáltatik ki, a szállítmánparancsnok által a pontos élelmezési állomány az illető étkezéstszoigálatóval (állomásparancsnokság, hadtáphatóság stb.) legalább 8 órával a beérkezés előtt — esetleg táviratilag — közlendő. Beteg- (sebesült-) szállítmányoknál a nehéz betegek (nehéz sebesültek) elkülönítve adandók tudtul. Ha az étkezés a hajón szolgáltatik ki, a pontos élelmezési létszám a hajóparancsnoksággal közlendő.

c) Egyéb intézkedések.

Különgzősön vagy különhajóvonaton induló minden csapattest vagy szállítmány, ha csak lehet, 24 órával az indulás előtt egy tisztet (tisztviselőt) mint «szállításszabályozót» küldjön a beszállás helyére, a ki a hajózási közegekkel egyetértőleg a részletes előkészületeket megállapítja és a körülményekhez képest hasonló célból a közbeeső állomásokra, valamint a kiszállási állomásra is előre utazik.

108.

Az élelmezési állományra vonatkozó értesítés.

109.

Tisztek (tisztviselők, altisztek) kiküldetése részletes előkészületek fogantatása végett. Szállításszabályozó és rakodó tiszt.

Közvetlenül egymást követő több szállitmánynál elégséges, ha egy ezred erejének megfelelő minden szállitmánylépcső számára egy szállításszabályozó rendeltetik ki; ez esetben azonban az irányító hatóság a menet- (járat-) tervben azon csapatokat megjelölni tartozik, melyeknek szállításszabályozókat kell kiküldeniök. (13. melléklet.)

13. melléklet.

A hajóraszállítás, illetőleg berakodás részletes szabályozására ezenfelül minden zászlóalj, minden lovasszázad vagy üteg, valamint minden más ezen testekkel egyenlő erejű szállitmány egy tisztet (tisztviselőt) mint «rakodó tisztet» (-tisztviselőt) küld ki, ki az indulás előtt legalább 3 órával a beszállási helyre érkezék.

A szállításszabályozó és a rakodó tisztnek (-tisztviselőnek) teendőit egy és ugyanazon tiszt (tisztviselő) is végezheti, ha a szabályozás csak a beszállási állomásra szorítkozik.

Hasonlóképen tiszték (tisztviselők) hiányában az említett feladatokkal alkalmas altiszték is megbízhatók. Kisebb szállitmányoknál a szállitmányparancsnok a rakodó tiszt (-tisztviselő) teendőit maga fogja végezni, ha neki e célra egy tiszt (tisztviselő vagy alkalmas altiszt) rendelkezésre nem állana.

A szállításszabályozók csapattestük részéről egy saját személyükre szóló menetlevéllel és a menet- (járat-) terv egy másolatával, a rakodó tiszték (-tisztviselők) pontos állománykimutatásokkal látandók el.

A szállításszabályozó és a rakodó tiszt (-tisztviselő) kötelességei a 16. mellékletben vannak bővebben kifejtve. 16. melléklet.

Minden nagyobb szállítmány számára egy ügyeleti tiszt és a készülségből kiállítandó őrség rendelendő ki, mely utóbbi 1 altiszt, 1 hangász és 10–12 emberből álljon. 110.
Ügyeleti tiszt.

Az ügyeleti tiszt és az őrség a szállítandó csapat első osztagával — ha lovak, járóművek és málhák előre küldetnek, ezekkel egyidejűleg — érkezzék a beszállási helyre. 111.
Őrség.

A beszállási helyen az őrség a rakodóhelyet elzárja, a podgyászt és a tűzveszélyes szállítmánytárgyakat a berakodásig őrzi és a rend fentartásáról gondoskodik.

Az ügyeleti tiszt a rakodó tisztől vagy a gőzhajó-hadtáp-parancsnoktól jelöltesse meg magának azon helyeket, a hová őrök állítandók.

Kisebb szállítmányoknál a szállítmányparancsnok az ügyeleti tiszt teendőit maga végzi.

A tartózkodási állomásokon, valamint a kiszállási állomáson szem előtt tartandó kötelességeket a 38. és 40. §. tartalmazza.

Lovakkal bíró szállítmányoknál a lovak lehetőleg a berakodási helyre való indulás előtt állatorvosilag, a lélegzési szervek betegségeire való különös figyelemmel megvizsgálandók, hogy azon lovak, melyekre nézve aállítás aggodalommal járna, visszahagyhatók legyenek. 112.
A lovak állatorvosi megvizsgálása.

113. Hajóraszállás előtt a legénység orvosilag megvizsgálendő, nehogy betegek, nevezetesen fertőző bajban szenvedő emberek hajóra kerüljenek.

A legénység orvosi megvizsgálása.

114. Különmeneteknél tengeren a be- és kiszállás (-rakás) vezetése Triesztben a tengeri szállítási vezetőségnek (tengeri irányító tisztnek), Zárában a katonai osztály irányítási teendőkkel megbízott tisztjének, egyéb kikötőhelyeken az illető katonai helyi hatóságnak képezi kötelességét: belvizi utakon ezen vezetés, ha a be- és kiszállások (-rakodások) a katonai területi parancsnokság állomáshelyén történnek, a vasutonalparancsnoknak, egyébként pedig a katonai helyi hatóságoknak kötelessége.

Menetrendszerinti gőzösöknél a be- és kiszállást (-rakodást) a szállítmányok önállóan hajtják végre.

33. §.

A legénység beoktatása.

115. A legénység a hajón követendő magatartásra nézve már az iskolákban beoktatandó, mely alkalommal a következő magatartási rendszabályok különösen figyelmébe oltandók:

1. Szigorúan tiltva van: engedély nélkül a hajóról eltávozni, utközben a hajóorr legelején vagy a kormánygép mögött tartózkodni, a hajó valamely oldalára tódulni, a hajókorlátokra vagy azokon kívül leülni, a korlátokra támaszkodni,

a nyilások bejáratai és lépcsők közelében leülni vagy lefeküdni, a horgonylánczokhoz vagy kötelekhez nyulni, a vezényhidra, vagy a gép- és egyéb fentartott helyiségekbe menni, vagy végre a hajólegénységet bármi módon szolgálatában zavarni.

2. Sötét éjjeleken a hajókapitány azon felszólításának, hogy a dohányzás beszüntetessék, eleget kell tenni. A fődélzet alatt vagy tűzveszélyes szállítási tárgyak közelében a dohányzás, továbbá ugy a fődélzeten, mint az alatt a szabad lángú világítás tiltva van.

Tűzveszélylyel szemben a legnagyobb elővigyázatra kötelezvék különösen a szakácsok.

Gyufát vagy égő szivart eldobni, pipát kiverni csak a hajópárkányon át szabad.

Tüzelőfa aprítása ne a fődélzeten, hanem lehetőleg az elindulás előtt vagy közbeeső állomásokon történjék.

3. A hajón levő ivóvízzel takarékoskodni kell, azt mosásra felhasználni nem szabad.

4. A be- és kiszállás, vagy más teendők elrendelésére szolgáló jelekre a legénység betanítandó.

5. Ezenfelül oly csapatoknál, melyek állományában lovak vannak, a legénység még a következőkre nézve oktatóndó ki:

- a) Hogy a lovak mily módon vezettessenek be a hajóba és a hajóból ki;
- b) hogy a lovaknál maradó emberek a menet kezdetén, valamint minden kikötésnél

vagy hajóval való találkozásnál, a lovak fejéhez álljanak, hogy azokat könnyebben megnyugtathassák;

c) hogy a lovak nyugtalansága esetében szelíd bánásmód, a hozzájuk való szólás, vagy ló-tápnak elébük tartása alkalmazandó és hogy csak oly lovakkal szemben, melyek kirugnak, lehet büntetőleg eljárni;

d) hogy a lovak etetése s itatása tekintetében mi tartandó különösen szem előtt.

116.

Megvizsgálások.

A szükséges elővigyázati rendszabályok pontos betartása, különösen tűzveszéllyel szemben, az egyes helyiségek parancsnokai gyanánt kijelölt altisztek által felügyelendő és az ügyeleti közegek által gyakrabban — különösen éjjel — ellenőrzendő.

Az elhelyezési helyiségeknek a hajóparancsnokság közegei által való megtekintése nem gátolandó meg.

34. §.

Az uszályhajók rendje a hajóvonatban s a hajóvonatok elindulásának szabályozása belvizi utakon.

117.

Uszályhajók
rendje a hajó-
vonatban.

A hajóvonat összeállítása a hajókapitány teendője, miután csak ő határozhatja meg, hogy az uszályhajók a folyamviszonyokra való tekintettel mily rendben köttessenek legelőnyösebben a vontató gőzöshöz.

Ez rendszerint a következő módon történjék:

1. A vontató gőzöst legközelebről a legénységet szállító uszályhajók követik, ezek után a lovakkal s végül a löveg-, járómű-, podgyász- és más hasonlóval megrakottak következnek.

2. Különböen egyenlő feltételek mellett legelőbb a legnehezebben megrakott vagy legmélyebb járatu uszályhajók s azután a kisebbek és könnyebbek kötendők a vonatba.

3. Azon uszályhajók, melyekre — ha csak bensőjükben is — nagyobb mennyiségű gyúlékony vagy robbanó anyag van rakva, mindig a hajóvonat végére kötendők.

4. Ha a folyószélesség előnyös, vízmenti hajózásnál a vontató gőzösöknek vagy egyik vagy mindkét oldalához egy-egy uszályhajó kötendő, mert ez által a hajóvonat hossza csökkentetik, a be- és kiszállás, az áttekintés és a hajóvezetés pedig megkönnyítettetik. Lovakkal vagy járóművekkel megrakott uszályhajók azon oldalra kapcsolandók, melylyel a vontatógőzösnek kirakodásnál a kikötőhidhoz állania kell.

5. Ugyanez áll a vontató kötélre hátul kötött uszályokra vonatkozólag is, melyekből kettőkettő egymáshoz kapcsolva és négy egy sorba állítva, igen előnyös hajóvonat-rendet képeznek.

A nagyobb és nehezebb uszályhajók a hajósodron belül, a kisebbek azon kívül osztandók be.

6. Vízmenti hajózásnál a széntartalék- vagy fődetlen szénszállító hajók rendszeren a vontató

gőzösökhöz vagy valamely uszályhajóhoz köttetnek, felfelé hajózásnál pedig nagyságuk és merülésükhöz képest a vontató gőzshöz közelebb vagy attól távolabb osztatnak be a hajóvonatba.

118.
A hajóvonatok
elindulásának
szabályozása.

Rendes körülmények között a valamely állomásból egyidejűleg elinduló hajóvonatok, ha a menet a végállomásig félbeszakítás nélkül történik s ott mindegyik hajóvonat részére külön kikötőhid készítettett elő, 10—15 percnyi időközökben indíthatók el.

Ha azonban oly közbeeső állomásokon, melyekben valamely oknál fogva ki kell kötni, kevesebb kikötőhid volna, úgy az elindulási időközök legalább $\frac{1}{3}$ óra hosszúak legyenek.

Ugyanaz történik azon esetben is, ha a végállomáson csak egy kikötőhid léteznék és a hajóvonat szállítható kikötőhidakat nem viszmagával.

Több hajóvonat közül azok indítandók el előbb, melyek jobb vontató gőzössel, vagy csekélyebb összmegterheléssel bírván, előreláthatólag gyorsabban haladnak, és pedig a végből, hogy ily módon a következő hajóvonat megérkezéséig azt megelőzőből a kirakodás már befejezve és a kikötőhid szabadrá tehető legyen.

Ellenség közelében történő elszállításoknál a hajóvonatok egymásközti távolsága — a folyamár erejéhez képest — vízmentében 500 lépésre, víz ellenében pedig 200—300 lépésre csökkenthető.

35. §.

Időszükséglet a be- és kiszálláshoz (-rakodáshoz).

Csapatoknak be- és kiszállásához szükségeltető idő — az erre befolyást gyakorló sok körülmény, ugymint: a hajók nagysága és férőképesége, a kikötőhidak (járódeszkák) száma és minősége stb. miatt — csak megközelíthetőleg határozható meg.

Erre vonatkozólag belvizi utakon megközelítő mérték gyanánt — közép nagyságu hajókra való beszállást és csak egy kikötőhidat föltételezve — a következők szolgálhatnak:

1. Legénységnek beszállása a fődélzetre és a hajó belsejébe 10—10 percz alatt — tehát egy gőz- vagy uszályhajónak teljes elfoglalása gyakorlatilag által körülbelül 20 percz alatt eszközölhető.

2. Ha valamely gőz- vagy uszályhajó fődélzete lovakkal foglalandó el, ugy erre körülbelül 20 percz számítandó.

3. Lövegek és járóműveknek a fődélzetre való rakodására átlag 30 percz szükségeltetik.

4. Ha valamely hajó belsejébe szétszedett állapotban levő lövegek vagy járóművek rakatnak, mig a fődélzetre lovak vagy járóművek állítatnak, a rakodásra $1\frac{1}{2}$ —2 óra veendő számításba.

119.

Időszükséglet a be- és kiszálláshoz.

Belvizi utakon.

a) Gőz- és uszályhajókon.

5. Legénység kiszállására a beszállásra számított időnek körülbelül fele, lovak és járóművek kirakodására pedig a berakodásra számított időnek körülbelül kétharmada szükséges.

b) A hadi hid-
anyag egyszerű
vagy összekötött
pontonjain vagy
helyi szokásos
vizi járóműveken.

Husz-husz főnyi gyalogság be- és kiszállására a hadihid-anyag egyszerű vagy összekötött pontonjainál vagy helyi szokásos vizi járóműveknél, ha a be- (ki-) menet egyenkint történik, 4 percz, összekötött járóműveknél, ha a be- (ki-) menet tagokban hajtatik végre, 2 percz számítottatik.

c) Hajótagokon.

Uszályhajókból, vagy gőz- és uszályhajókból összeállított teljesen befödött tagoknál a be- és kimenet gyorsabban történhetik.

Ily tagok födélzetének elfoglalása gyalogság által átlag 5 perczet, lovasság által körülbelül 13 perczet, tüzérség vagy vonatosztatok által (befogott rudas lovakkal) körülbelül 12 perczet igényel, míg a kiszállás még rövidebb idő alatt eszközölhető.

Ha a hajótagok nincsenek teljesen befödve, hanem az alsó helyiségekbe vezető lejáratok nyitvák és utóbbi helyiségek is legénység által foglalandók el, akkor a födélzet elfoglalásának időszükségletéhez még 10 percz hozzáadandó.

Hadihid-anyagból vagy helyi szokásos hajókból készült tagoknál 20—20 főnyi gyalogság be- és kiszállására, ha a bemenet kettősrendekben történhetik, 1 percz számítottatik. 10—10 lónak lovasal együtt való be- és kirakodásához, egyenkénti bevezetésnél 6, kettésével való bevezetésnél 3 percz,

1—1 járomű be- és kirakodásához pedig 7 percz szükségeltetik.

A beszállás (berakodás) tartamának megközelítőleg való kiszámításához következő adatok szolgálhatnak :

Óránként és kikötőhidanként átlag legalább 500 ember vagy 15 ló, avagy 30 drb. vágómarhával történhetik a beszállás (berakodás); ha azonban a hid tulságosan meredek és a lovak (vágómarha) rakodását daru segélyével kell eszközölni, ugy darunként és óránként csak 10 ló vagy 20 drb. vágómarha számítható. Utóbbi rakodási mód azonban lehetőleg kerülendő.

Javaknál a kikötés módja és a rakodó készülékek neme szerint hajódarunként és óránként legalább 9 tonna, szétszedett lövegeknél és jároműveknél minden csomagdarabra (egy daruemelés) átlag 3 percz számíttatik.

A kiszállásra (kirakodásra) valamivel kevesebb idő számítandó.

Ha a gőzös a kikötőhelyen parthoz nem köthet, ugy a be- és kiszállási (-rakodási) idő kiszámítása a meglevő kihajózási eszközöktől (csolnakok stb.) függ.

120.
Tengeren.

Időszükséglet
a be- és kiszál-
láshoz.

ÖTÖDIK FEJEZET.*)

A szállítás keresztülvitele.

36. §.

A hajóraszállást (berakodást) megelőző intézkedések.

121.
Általános
hátározványok.

Kis legénységi szállítmányoknak, melyek minden különös előintézkedés nélkül csupán a megtörtént bejelentésre a rendes személyszállító hajókkal szállíttatnak, egy fél órával az elindulásra meghatározott idő előtt kell a beszállási helyre érkezniök.

Az ily szállítmányoknál netalán meglevő lovaknak és járóműveknek azonban a hozzájuk tartozó emberekkel együtt 1—1½ órával a gőzös elindulása előtt a beszállási helyen kell lenniök.

Nagyobb szállítmányoknak, melyek elküldése különgőzössel vagy katonai hajóvonattal történik, a szállításszabályozó által meghatározott beérkezési időpontot be kell tartaniök.

Minden szállítmánynak, illetőleg szállítmányosztagnak a kikötőhídtől oldalt a közlekedés megzavarása nélkül meg kell állania mindaddig, míg a beszállásra valamennyi előkészület meg nem történt.

*) Lásd a 32. §-hoz tartozó lábjegyzetet.

Nagyobb szállítmányoknál a parancsnok a rakodó tiszt, segédtsiszt és az alosztályparancsnokok kíséretében a hajókra megy, hogy a tett előkészületeket megtekintse.

Oly katonai szállítmányoknál, melyek személyszállító gőzösökön más utazókkal közösen szállítatnak, a fegyvereknek nem szabad töltve lenniök. Különgőzösökkel vagy hajóvonatokkal való szállításoknál is a fegyvereknek csak akkor szabad megtöltve lenniök, ha ez különös körülmények folytán (azonnali harcra készütség szükségessége, foglyok kísérése) indokolva van.

A szabályokat a személyekből és javakból álló katonai szállítmányoknak eligazítására nézve békében és háboruban a 17. melléklet tartalmazza.

A csapatnak a különböző hajókra (hajórészlegekre) való elosztását a rakodó tiszt, ennek akadályoztatása esetén pedig a segédtsiszt eszközli; minden osztagnak a hajó neve vagy száma, valamint az azon kiutalt hely tudtul adandó.

Hasonlóan eszközli a rakodótiszt a hajó férőkéességének megfelelően a hajórészlegeknek *helyiségrészelekbe* (a födélzet alatt) és *födélzetrészelekbe* (a födélzeten) való elosztását.

Ha a hajóraszállítás esolnakokkal történik, úgy az egyes hajókra kijelölt osztatok ezenfelül még esolnakrészelekre is osztandók.

A tiszték és azok szolgálai nagyobb szállítmányoknál rendszeren a vontató gőzösökön helyeztetnek el.

17. melléklet.

122.

A csapat elosztása.

123.

A tiszték elosztása.

Minden alosztálytól azonban egy alantos tiszt a legénységnél marad, kinek, ha a legénység elkülönítve helyzetetik el, a nagyobb résznél kell tartózkodnia.

Ha az egy és ugyanazon járóművön elhelyezett csapat ereje 4 századot vagy annál többet tesz ki, úgy az említett tiszteken kívül még egy századosnak is kell a legénységnél lennie.

Békeállománynál elegendő, ha minden uszályhajóra egy tiszt száll fel.

A legmagasabb (rangban legidősb) parancsnok, — oly csapatoknál pedig, melyek közös szervi kötelékben nem állanak, a Szolgálati Szabályzat I. rész 20. §-a szerint erre hivatott tiszt — az ugyanegy hajón (hajóvonaton) levő egész csapat felett parancsnokol.

124.

A zászló és
pénztár elhelye-
zése.

A zászló azon hajón helyzetetik el, melyen az illető csapatparancsnok tartózkodik, hasonlóan a pénztár is, ha nincsen a födeles kocsira rakva.

125.

Óvótakarókkal
való ellátás.

Ha a legénység óvótakarókkal látandó el, úgy ezek a legénységnek hajórészlegekbe való felosztása után osztandók szét.

126.

A járóművek
szétszedése.

Oly járóművek, melyek szétszedett állapotban rakandók hajóra, a mennyiben lehetséges, már a kikötőhelyhez való menetelés előtt szedendők szét.*)

A járóművek szétszedése négy, a kocsis számá-

*) Az ügynökségi pénztárral való leszámolásnál csak a kerekeiken szállítandó járóművek tekintendők *ilyeneknek*.

val ellátott részre (köteg, csomag) történik, úgy mint: az egymás fölé kötött kerekék, a két tengely, a középrész (esetleg megrakva), a kocsirúd.

A podgyász mindazon csapattesteknél és szállítmányoknál, melyek járóművekkel vannak el látva, lehetőleg utóbbiakra rakandó.

A járóművekre nem rakott podgyász, ha az elszállítás rendes személyszállító gőzösön vagy hajóvonaton történik, csomagolva a hajóügynökségeknek adatik át; különmeneteknél azonban az az osztagok által lehetőleg még a beszállás előtt azon helyeken helyeztetik el, melyek legény ség, lovak vagy járóművek számára nem használhatók.

Az első esetben az ügynökség az átvett podgyászáért szám, súly és a darabok jókarban tartása tekintetében szavatol; utóbbi esetben a netalán a fődélzeten elhelyezett podgyász megóvására a hajókapitányoktól vagy ügynökségektől kátrányos ponyvák igénylendőek.

A podgyász és járóművek felrakásához a szükséghez képest megfelelő számú katona vezénylendő.

A teheráru berakása a fődélzetre és a hajó belsejébe, a kocsik és lovak berakása, valamint a hordóknak ivóvízzel való megtöltése a hajó legénység segítségével mellett a csapat által eszközöltetik.

127.

A podgyász elrakása.

128.

A csapat és a hajólegénység különleges kötelességei.

37. §.

Hajóraszállás (berakodás).

129.
Bemenet.

A kikötőhidak szélessége és neme mérvadó arra nézve, vajjon a gyalogcsapatok kettős rendekben, rendekben vagy egyenként és a lovak kettésével vagy egyenként vezettessenek-e be a hajóra.

Ha valamely kikötőhid mellett több hajó áll, a bemenetet azon osztag kezdi meg, mely a szárazföldtől legtávolabb levő hajóra van rendelve.

Ha a hajóra két vagy több hid vezet, minden osztagnak az általa használandó hid tudtul adandó.

A bemenetre, ha szükséges, a «Vigyázz», «Előre» kürtjel adandó.

Az egyes osztagokat parancsnokaik vezetik a hajókra.

Azon osztagok, melyeknek a fődélzet alatti hely van kiutalva (helyiségrészlegek), mindenkor mint elsők vonulnak be.

130.

A csapat elhelyezésének, továbbá a lovak, lövegek és járművek fölállításának módja.
a) Gőzösökön és uszályhajókon.
18. melléklet.

Fődélzet alatt a legénység a hajó hosszában arcczal a hajóközép felé, — a 18. melléklet 1. ábrája szerint — állítandó föl.

A fődélzeten maradó emberek arcczal a hajóorr (hajó eleje) felé, még pedig a hajó szélességéhez képest rendekben vagy kettős rendekben állanak föl (2. ábra).

A lovak berakása uszályhajókra legcélszerűbben mindkét végtől kezdve egyidejűleg a hajóközép

felé, a 18. melléklet 3. ábráján számokkal jelölt sorrendben történik. A lovak fölállítása a födélzet szabad helyein csoportokban úgy történik, hogy a hajószél hosszában járni és a födélzet alá vezető valamennyi nyiláshoz könnyen hozzáférni lehessen.

Korláttal ellátott és 6.60 m.-nél szélesebb uszályhajókon, rövid meneteknél egyes lovak a nyilások mellett a, b és c-nél, továbbá szükségből még d, e, f és g-nél is felállíthatók.

Lövegek és járóművek akként rakandók, hogy a hajókon rendelkezésre álló tér a lehetőségig kihasználtságuk, minélfogva:

- α) lövegek mindig lemozdonyozva hozandók a hajóra és ott a 18. melléklet 4. és 5. ábrája szerint állítandók föl;
- β) ha lehetséges, a járóművek rudjai vagy előrészei leveendőek, vagy, mint a 18. melléklet 6. ábráján elötüntetve van, úgy fordítandók hátrafelé, hogy a rud a kocsí alá jusson;
- γ) szét nem szedhető járóművek uszályhajókon a 18. melléklet 7. ábrája szerint a födélzetre állítandók és e végből a számokkal megjelölt sorrendben vonandók be.

Gyalog csapatok felállítása az uszálytagok ^{b)} Uszálytagokon. födélzetére a 19. melléklet 1. ábrája szerint történik. Előbb az alsó helyiségek s azután a födélzet a hajó mindkét végétől a közép felé foglalandó el.

Lovak uszálytagokon a födélzet hosszoldalával párhuzamosan haladó sorokban állítatnak fel

(19. melléklet 2. ábra). Ennél a fellállítás a hajótagnak vízmentében lévő szélső sarkán kezdendő és előbb a tagnak alsó- (vizfolyás mentében levő), azután pedig felső fele foglalandó el.

A 19. melléklet 3. ábráján egy üteg felállítása befogott rudas lovakkal, a 4. ábrán pedig 36, fogattal ellátott járómű felállítása látható. A kezelő-, illetőleg vonatlegénység a járóművek közötti szabad helyeken, továbbá az oldalszélek hosszában és a fődélzet alatt szétosztva helyezkedik el.

e) Összekapcsolt hajókon.

Legénység, lovak, lövegek és járóművek elhelyezése összekapcsolt és áthidalt uszályhajókon, vagy gőzössel egy taggá kötött uszályhajókon hasonló módon történik, mint uszálytagokon.

131. Mihez tartás lövegek és járóművek hajóra rakásánál.

Lövegek és járóművek a lovak előtt rakatnak be a hajóra s e végből — miután a lövegek, épúgy, mint a mozdonyokkal ellátott járóművek, előbb lemozdonyoztattak, — a rudas lovak által a kikötőhidakig, ezután pedig a legénység által teljesen a hajóra vonatnak.

Uszálytagoknál a lövegek és járóművek a rudas lovak által egészen a fődélzetre vonatnak.

Hajón a kerekek megakasztandók és alájuk fadarabok tolandók.

Magasan megrakott kocsikat, ingások elkerülése végett, erős szélben kötelekkel egymáshoz vagy szilárd hajórészekhez kell kötni.

132. Mihez tartás lovaknak hajóra rakásánál.

A legnyugodtabb lovak mint elsők vezettetnek a kikötőhidon át.

A bemenet megszakítás nélkül eszközlendő.

Ha mozgó loállások állanak rendelkezésre, célszerű leend azokba a bevezetésnek ellenszegülő lovakat beléállítani s úgy aztán a hajóra hozni.

A köröskörül korláttal el nem látott összes földéltényilások a lovak hajóra vezetése közben elzárandók.

A lovak kitörésének megakadályozása végett a kikötő hidak bejáratánál néhány ember állítandó föl.

A lovak bevezetése után a gyalog legénység vonul be a hajóra.

A bemenet végeztével a szállitmányparancsnok a rakodó tiszt és a hajókon parancsnokságra hivatott tisztek kíséretében minden hajót illetőleg hajóhelyiséget meg szemlél és egyuttal meggyőződik arról, vajjon a csapat elosztása helyesen történt-e.

A gyalogcsapat ennél fogva sorban és rendben, a lovasági, tüzérségi és vonat legénység pedig a lovaknál marad mindaddig, míg a netalán szükséges kiegyenlítés megtörtént és a parancsnak «Oszolj»-t rendel vagy a «Lefujni» jelt adatja.

Folyóátkeléseknél azonban az emberek az egész uton beosztásukban ill. a lovaknál maradnak és utóbbiakat menet közben kantárszárnál tartják.

Egyéb meneteknél a legénységnek minden megengedhető kényelem nyújtandó.

Fegyverét és podgyászát a legénység belvizi utakon való szállításnál mindig magánál tartja.

133.

Mihoz tartás
a bemenet után.

A lovak hosszabb tartamú meneteknél külön e célra készített sorompókhoz, lánczokhoz vagy kötelekhez köttetnek, azután pedig lenyergeltetnek (leszerszámoztatnak) és a szerelvény (miután előbb a legénység és lovak számára szükséges eszközök levétettek) valamint a lótáp alkalmas helyekre eltéttetnek.

134.
Födélzet- és
istálló-őrsegek.

Nagyobb szállitmányoknál és hosszabb meneteknél minden gőzösön és minden uszályhajón a feyelem fentartására, továbbá a zászló, a pénztárak és a foglyok őrzésére egy födélzetőrség tartandó fön, mely a hajón elhelyezett csapatok erejéhez képest 1 altiszt. vagy őrvezetőből, 3—9 emberből és 1 hangászból álljon. Ezen őrség a szükséges számú födélzetőröket állítja fel.

Az őrség, valahányszor a hajóvonatnak valamely más hajóján jel adatik, erről jelentést temi tartozik.

Az őrség rendszeren a födélzet hátsó részén tartózkodik; rossz időjárásnál azonban legénysége egy részének a födélzet alatt is jelölhető ki hely.

Az egyes lócsoportok részére a szükséges számú istállóőrök rendelendő ki.

Utóbbiak kiváltképen az átvett itató edényekért és tisztítószerelékekért is felelősek és azokat felváltáskor utódjuknak, kiszállásnál pedig a hajólegénységből e célra kirendelt közegeknek átadni kötelesek.

A legénység fegyverzetét és felszerelését a hajóparancsnok által kiutalt helyen teszi le (akasztja fel). 135.
Különös határozványok csapat-szállítmányok számára tengeren.

Rövidebb meneteknél a fegyverzet és felszerelés letévése tekintetében a szállítmány- és a hajóparancsnok egyetértőleg megállapodhatnak.

Hosszabb menetekhez a lovak lenyergelendőik és azok szerelvénye megfelelően megőrzendő.

A legénység töltevénytaszkáiban és bőröndjeiben őrzött lőszer összegyűjtve biztos helyre elteendő. Ezen célra a szállítmányok üres lőszerakaszokat visznek magukkal. Hasonlóan a tiszték is kötelesek a netalán birtokukban levő lőszert megőrzésre átadni.

38. §.

Hajómenet.

Utközben általában a 33. §-ban foglalt határozványok szerint kell viselkedni.

136.
Utközben.

A hajóraszállt csapat parancsnoka szükség esetében a hajóparancsnok felszólítására annak mindenben segítséget nyújtani és ha tűz üt ki vagy a hajó léket kap stb., a hajóparancsnok rendelkezéseire alkalmazkodni köteles.

Hosszabb meneteknél a fődélzetten elhelyezett legénység a hajó belsejében levővel megfelelő időközökben helyet cserél.

A hajó tisztogatása a legénység által eszközendő.

137.
Megállások.

Közbeeső állomásokon való megállásoknál a hajóról önhatalmulag senkinek sem szabad eltávozni.

Ha felvételezések, élelmi szerek bevásárlása, vagy friss ivóvíz töltése végett a hajó kiköt, a szállítmánparancsnok a «Vigyázz», «Pihenő», («Lóról») jelt adatja és a tartózkodás tartamát tudtul adja.

Erre az ügyeleti tiszt a szükséges őrségeket a kikötőhelyen felállítja, az alosztályparancsnokok pedig, ha netalán megteendő rendelkezések miatt szükséges volna, alosztályaikhoz mennek.

A menet folytatására a szállítmánparancsnok idejekorán a «Vigyázz», «Előre» jeleket adatja és miután a szakácsok vagy az átvételi különítmények visszaérkezéséről az ügyeleti tisztől jelentést nyert, a hajókapitányt értesíti, hogy a menet folytatható.

Ha a parton eszközrendő főzés ezéljából külön megállásokra volna szükség, s az étkezés nem külön e célra kirendelt főző különítmények által készítettetik el, a szállítmánparancsnok — ha e részben utasítással ellátva nem volna — a főzésre legmegfelelőbb idő megválasztása tekintetében a hajó parancsnoksággal idejekorán érintkezésbe lépni köteles.

Azon esetben, midőn a hajók vagy a hajóvontok számára éjjeli állomások vannak kiutalva, a főzés a parton reggel az indulás előtt, vagy este a partraszállás után történjék.

Utközben a zab abrakostarisznyában és a széna kézből adatik, vagy szélcsendben az utóbbi a fődélzetre is leterítettik.

138.

A lovak etetése és itatása.

Utközben megbetegedett emberek a gőzös vagy valamely uszályhajó megfelelő helyiségében helyezendők el és ápolandók mindaddig, míg valamely kórházba való átadásuk lehetségessé válik.

139.

Rendszabályok megbetegedett emberekre és beteg lovakra nézve.

Megebtegedett lovak részére, — a mennyiben betegségük természeténél fogva valamely megállási állomáson való átadásuk szükségesnek nem mutatkozik, — oly elkülönített hely jelölendő ki, hol lefekhetnek; nyáron ha lehetséges, föléljük sátorfödél vonandó.

140.

Értesítési eszközök, vészjel.

Hogy utközben a gőzhajó a hajóvonatban hátul levő uszályhajókkal oly esetekben is érintkezhesék, a midőn a gép zaja, kedvezőtlen időjárás stb. folytán sem kiáltások, sem jelek nem hallhatók, az indulás előtt könnyen végrehajtható látható jelek állapítandók meg, mint p. o. valamely rudra kötött szövetnek, éjjel lámpának lobogtatása stb.

Az «Állj» jel az uszályhajókról csak akkor adható, ha azoknak valamelyike a gőzösről észre nem vehető sérülést szenvedett volna, valaki a vízbe esett volna, valamely egyéb szerencsétlenség történt volna, vagy orvosi segélyre sürgősen szükség lenne.

A megértés jelzésére az adott jelek mindazon hajókon, melyeknek szólnak, átveendőek.

Ha utközben hajóváltásnak kellene történnie, erre a hajóparanasnokság idejekorán, figyelmez-

141.

Hajóváltás.

tetni köteles a szállítmányparancsnokot, hogy a legénység értesíthető legyen s az előkészületeket megtehesse.

A ki- és beszállás hasonló módon történik, mint az a vég-, ill. indulási állomásra nézve elő van írva. Az új hajókba való bemenet előtt a beszállás azok férőhelyeinek megfelelően újból eszközözendő.

142.
Előkészületek a
kiszálláshoz.

A végállomásra való beérkezés előtt a legénység idejekorán utasítandó, hogy a kiszálláshoz előkészüljön.

E végből az emberek teljesen felszerelnek és felfegyverkeznek, a lovak pedig felnyergelendők, ill. főszerszámozandók.

Az állomás közelében, ha szükséges, a szállítványparancsnok a «Vigyázz», «Sorakozó» («Kivonulás lóháton») jeleket adhatja.

Ugyanazon jelek adandók akkor is, ha a legénységnek, megelőző értesítés nélkül kell a kiszálláshoz készenlétbe helyezkedni.

A használatban volt óvótakarók, vedrek és tisztító szerelékek összegyűjtendők és a gőzhajózási vállalat erre kijelölt közegeinek átadandók.

39. §.

Élelmezés.

143.
Az étkezés kiszolgál-
gáltatása békeben
és háborúban.
a) Szétosztás.

Hajón az étkezés rendszerint 10—10 ember részére együttesen adatik ki; a további szétosztás a szállítványparancsnok kötelessége. A szállit-

mányparancsnok az étkezés helyes mennyiségéről és élvezhetőségéről meggyőződést szerezzen.

Békében a szállítmányparancsnok a megrendelt étkezést bélyeggel ellátott nyugta ellenében (vagy ha ez nem lehetséges, a bélyegilletéknek készpénzben kifizetése ellenében) az étkezést szolgáltatónak kifizeti, háboruban azonban csak nyugtázza.

b) Kifizetés (nyugtázás).

40. §.

Kiszállás (kirakodás).

A kiszállás (kirakodás) hasonló módon történik mint a beszállás (berakodás), de rendszerint megfordított rendben.

144.

Magatartás általában.

A kiszállás gyorsítására megfelelő alakzatú partnál czélszerű lesz az emberek kiszállásához azon hajóknál, melyek a kikötőhidakhoz nem állhatnak, a hajón levő járódeszkákat használatba venni.

Ily esetekben, ha szükséges, biztonság kedvéért kötelekből vagy rudakból készült szükségbeli korlátok alkalmazandók.

A lóraülés, valamint az előlovak befogásának csak kellő távolságban a kikötőhelytől szabad megtörténni-e, nehogy a kiszállás hátráltatva legyen.

Hasonló okból a kikötőhidak kijáratái egyáltalán lehetőleg szabadon tartandók.

A lovak és járóművek kirakodása rendszerint azonnal történjék akkor is, ha a szállítmány éjjel érkezik a végállomásra; csak azon esetben lehet a virradatot a hajón bevárni, ha a hajózási ügynökség ahhoz beleegyezését nyilvánítja és a kincstár számára a hajók hosszabb használatáért többkiadások nem merülnek fel.

Jároművek és podgyász kirakodásához ép úgy, mint a berakodásnál, a szükséghez képest legénység rendelendő ki.

41. §.

Intézkedések hadifoglyok szállításánál.*)

145.

Hadifoglyok szállítása.

A 4. és 5. fejezetnek legénységi szállítmányokra vonatkozó határozványai általában hadifogly-szállítmányokra is értelemszerűen alkalmaztatnak. Ezen felül szem előtt tartandók még a következők:

- a) Úgy a gőzösöknél mint uszályhajóknál az elhelyezésre csak a födélzet alatti helyiségek jöhetnek számításba, azok férőképessége azonban, szoros elhelyezést feltételezve, kihasználható, mivel menetközben a legénységnek a födélzeten kisebb részlegekben való tartózkodás megengedhető;
- b) a kísérő különítmény, mely elvileg a foglyoktól elkülönítve helyezendő el, a lépcsők

*) Lásd Szolgálati Szabályzat I. rész 44. és 45. §-ait is.

és nyilások közelében és a fődélzeten öröket állít fel;

c) úgy a kikötőhelyeken, mint menetközben a legszigorubb rend és csend tartandó fen. A kikötőhelyeken annyi ör állítandó fel, a mennyi a foglyok által használt helyek teljes elzárásához szükséges;

d) a foglyok be- és kiszállása csak annyi hajónál történhetik egyidejűleg, a hányra szigoruan fel lehet ügyelni.

42. §.

Intézkedések betegek (sebesültek) szállításánál.

A betegeknek úgy közönséges hajókon, mint hajóápoldákon való szállításánál a be- és kiszállási állomásokon megfelelő előkészületek teendők arra nézve, hogy a be- és kiszállás lehetőleg gyorsan és kényelmesen történhessék.

146.
Előkészületek a
be- és kiszállás-
hoz.

Ide tartozik, a hol lehetséges, oly készülékek előállítása is, melyekkel a betegek az alsó helyiségekbe leereszthetők, illetőleg fődélzetre emelhetők.

A betegek öltözékének, minden kényelmetlen ruhadarab mellőzésével, tökéletesnek kell lennie.

147.
Öltözék.

A legénység fegyverzete és szerelvénye a betegszállítmány-parancsnokoknak (hajóápolda-parancsnokoknak) adandó át.

148.
Fegyver és szerelvény.

A melegséget igénylő betegeknek, ha csak a hajók kellő mennyiségű ágyneművel ellátva nin-

149.
Ellátás takarókkal.

csenek, az irányító hatóság részéről mindenkor takarók szolgáltatandók ki.

150.
Élelmezés.

Az összes betegek (sebesültek) elküldetésük előtt az elküldő intézet (csapat) által étkezésben részesítendőek. Menetközben a reggelit, továbbá az ebédet és vacsorát elvileg természetben kapják. Egyebekre nézve az Illetékszabályzat II. részének 22. §-ában E alatt foglalt határozványokra utaltatik.

43. §.

Intézkedések katonai javak szállításánál.

A) *Katonai javakra nézve általában.*

151.
Általános határozványok.

Katonai javak bélyegmentes szállítólevéllel adatkak fel.

Szállítás közben a szállítólevél a hajózási vállalat kezeiben marad, melynek kötelessége a szállítmány beérkezéséről a címzettet, annak költségén posta útján (tűzveszélyes és robbanó javaknál esetleg táviratilag) értesíteni és a szállítmányt a szállítólevéllel együtt — rendszerint a viteldijak kiegyenlítése után — kiszolgáltatni.

Teherárak *lerakása* közuti járóművekről a feladás alkalmával, ill. azok *főlrakása* a közuti járóművekre a hajózási vállalattól történt átvétel alkalmával, a *küldemény súlyára való tekintet nélkül* katonai legénység által foganatosítandó.

Darabáruk *berakodása* a hajókra, vagy *kirakodásuk* azokról, szállítólevelenként 5000 kg.-ig terjedő súlylyal bíró küldeményeknél a társaság által, 5000 kg.-on felülieknél pedig katonai erők által eszközöltetendő.

152.
Részletes határozványok katonai javaknak a Duna-gőzhajózási társaságnál való eligazítására nézve.

Ha ezen kezelési teendők egyike katonai erők által teljesíthető nem volt és a katonai hatóság kivánságára a társaság végeztette saját közegeivel a le- és fölrakást, illetve a be- és kirakodást, akkor a katonai javak föladója, illetve átvevője ezen teljesítményt a szállítólevélen igazolja, hogy a társaság a díjszabás szerinti illetéket igényelhesse.

Katonai javak, — különösen élelmi czikkek tömeges szállításánál háboruban — ha lehetséges közvetlenül rakandók a közuti járóművekről a hajókra és megfordítva.

Azon célból, hogy a szükséges járóművek vagy fogatok nagyobb mennyiségű javaknak (tüzérségi anyag, ruházat, élelmi czikkek stb.) a kikötőhelyről való elhozatalára biztosíthatók legyenek, a föladó idejekorán küldjön posta útján az átvevőnek a szállítólevél legfontosabb adatait tartalmazó írásbeli *értésítést*.

Ha katonai javak *kísérő különítménnyel* adatnak fel, úgy az elküldő katonai hatóság azt is követelheti, hogy a küldemény (pld. pénzküldemények stb.) közvetlen felügyelete végett a kíséret ugyanazon hajóban helyeztessék el. Ez esetben a társaság nem kezeskedik azon kárért,

153.
Kísérő különítmények.

melynek elhárítása a kíséret által czéloztatik. Egy vagy több hajórakományt kitevő küldeményekhez háboruban mindig kísérő különítmény osztandó be, melynek ereje a teljesítendő kötelességek szerint állapítandó meg.

Az áruszállítmányokhoz adott katonai kíséret általában a be- és kirakodás gyorsítására, az árunak menetközben való felügyeletére, karbantartására és biztosítására, valamint annak a rendeltési helyen való pontos átadására szolgál.

154.
A katonai gyors-
és teherárak el-
igazítása.

A katonai gyors- és teheráru-szállítmányok eligazítására vonatkozó közelebbi határozványokat a katonai dijszabás tartalmazza.

B) *Élelmi javakra nézve.*

155.
Csomagolás és
berakás.
20. melléklet.

Az élelmi javak csomagolási és berakási módja a 20. mellékletből vehető ki.

Békében minden nagyobb élelmi czikkszállítás az illető élelmezőintézetek részéről felhasználandó a személyzet iskolázására, valamint adatok gyűjtésére a különböző hajónemek megrakásánál és kiürítésénél szükségelt munkásszámról és időről.

156.
Mihéztartás a be-
és kirakodási áll-
omásokon.
a) Általában.
b) Élelmezési
tisztviselők ki-
küldése és azok
kötelességei.

Az elküldő, illetve átvevő intézet vagy csapat a jókori feladás, katonai munkások esetleges ki-
rendelése és a kikötőhelyről való gyors tovaszál-
lítás tekintetében felelős.

Fontos be- és kirakodási állomásokon az élelmező javak be- és kirakodására vonatkozó teendőket e czélra kiküldött élelmezési tisztviselők végzik.

Ezek, a hozzájuk netán beosztott segédszemélyzettel együtt, a gőzhajó-hadtáp-parancsnoknak vannak alárendelve; gőzhajó-hadtáp-parancsnoksággal nem bíró állomásokon pedig szállítási ügyekben az irányító hatóságoknak, minden más tekintetben az illető katonai területi (had-sereg-had-) parancsnokságnak.

Mindazon esetekben, a midőn a kirakandó élelmi javak azonnali elszállítása a kikötőhelyről lehetetlen volna, ezen tisztviselők a gőzhajó-hadtáp-parancsnokkal egyetértőleg gondoskodnak a küldemények ideiglenes elhelyezéséről, illetve tárolásáról.

Ezen tárolásnak elvileg a kikötőhelyen kívül kell történnie és csak a legsürgősebb esetekben eszközölhető rövid időre valamely kirakodási állomás használatlan helyein.

Azon esetekben, midőn a fekhelyekre lerakott áruküldemények az időjárás befolyása folytán megromlásnak, vagy pedig elidegenítésnek volnának kitéve, az átvevő katonai hatóság, illetve az élelmezési tisztviselő gondoskodják az azonnal való befödés és megőrzésről.

A befödésre vízhatlan takarók, szükség esetén szalmával való betakarások is alkalmazandók, a mennyiben szükséges, háboruban az illető katonai hatóság a légegyszerűbb mód szerint félszerfödeleket (Utasítás a hadsereg élelmezésére nézve II. rész) épített. A szükséghez képest aljzatokról, valamint esapadékviz lefo-

lyásáról lecsapoló árkok útján stb. is gondoskodandó.

Mindazonáltal a hadbiztosságok, háborúban a hadtáp-hatóságok, az ily földel alá hozott áruküldemények mielőbbi tovaszállítására vagy rendszeres raktározására törekedjenek, hogy az ideiglenes tárhelyek új alkalmazhatásra szabaddá tétessenek.

e) Ha élelmezőintézetek állítottak föl.

Oly állomásokon, melyeken háboruban élelmezőintézetek állítottak föl, az élelmi javak ki- és berakása a gőzhajó-hadtáp-parancsnok utasítása szerint, az élelmezőintézet teendőihez tartozik; ezen czélra szükség esetén munkásosztagok vagy a hajózási vállalatnál rendelkezésre álló személyzet a gőzhajó-hadtáp-parancsnok közvetítésével az élelmezőintézet rendelkezésére bocsátatik.

157.

Kísérő különítmények és azok kötelességei.

Békében élelmi javakból álló szállítmányok rendszerint kísérő különítmény nélkül küldendők el.

Háboruban oly élelmi javakból álló küldemények mellé (körülbelül 10 tonnán felül), melyek meg nem felelő gondosság mellett szállítás közben könnyen megromolhatnak, az elküldő élelmezőintézet által kíséretül egy vagy két élelmezési katona rendelendő ki; még nagyobb küldeményekhez ezenkívül egy élelmezési altiszt, továbbá a szükséghez képest több (legfőlebb 10) teherhordó adandó, mely utóbbiak az illető élelmezési raktár mozgó teherhordó-osztagából veendőek.

A kísérő különítmény köteles a reája bizott javak karbantartásáról a hadsereg élelmezésére vonatkozó utasítás értelmében, valamint azoknak

pontos átadásáról a rendeltetési helyen, gondoskodni.

Vágómarha-szállitmányok mindig a szükséges felügyelő és ápoló személyzettel látandók el (a kísérő különítmény minden 50—100 állat számára 1 altisztból, s 3—4 emberből és minden 20 állat számára 1 hajcsárból áll).

A kísérő különítmény vezetője a szállitmányvezető kötelességeivel bír.

Ha gyulékony tárgyak a fődélzetre rakatnak, különös elővigyázat szükséges akkor, ha tüzmentes tárhelyek nem állnak rendelkezésre.

Vészjelek adására nézve lásd 140. pontot.

Az élelmi cikkek jókarban tartására különös gond fordítandó.

Állomásokon, a hol gőzhajó-hadtáp-parancsnokok vannak, a szállitmányvezetők ezeknél jelentkezzenek és a szállitmányok állapotáról tegyenek nekik jelentést.

A szállitmányvezető tudta nélkül a hajóvonatból egy hajót sem szabad lekapcsolni.

Ha közbeeső állomásokon valamely hajó visszahagyása mulhatatlanul szükségessé válik, mire nézve az ügynökség (gőzhajó-hadtáp-parancsnokság) vagy különös esetekben a hajóparancsnokság dönt, úgy a szállitmányvezető, ha lehetséges, megfelelő kíséretet visszahagyni, különben pedig a visszamaradó hajón levő javakat a hajóvezetőnek okmányokkal átadni köteles.

A készleteknek a rendeltetési állomáson tör-

tént átadása és az okvetlen szükséges pihenési idő letelte után minden kísérő különítmény az indulási állomásra, illetve a saját élelmező intézethez ismét bevonulni köteles.

158.

A vágómarha-
szállítmányok
élelmezése és
pihenése.
a) Élelmezés.

Szállításközben a vágómarha takarmánnyal és vízzel látandó el. Oly hajóknál, melyeknél a szállítás 48 óránál tovább tart és a melyekkel csak vágómarha szállítatik, ez utóbbi lehetőleg egy alkalmas állomáson legalább nyolcz órára üdülés végett kiszállítandó.

Csapatszállítmányokkal netán együtt menő vágómarha csak akkor szállítandó ki, a midőn a csapat is kiszáll.

A vágóökrök tápilletéke naponkint és darabonként 10 kg. széna, vagy 40 kg. zöld takarmány vagy 36 m² rét legelésre.

Közelebbi határozványokat a vágómarha etetése, itatása, valamint elhelyezésére nézve is az «Utasítás a hadsereg élelmezésére nézve» II. rész, 3. füzet, 32. melléklete tartalmaz.

Az elviendő széna préselve vagy legalább összekötve legyen.

b) Pihenő.

Az állatok tovaszállítása valamely végállomásról — hacsak sürgős szükség gyorsított továbbítást nem igényel, — rendszerint csak 12 - 24 órai pihenő után eszközlendő.

C) *Robbanó javakra nézve.*

159.

Feladás.

Lőszer vagy egyéb robbanó teherárak feladása akként eszközzendő, hogy azok a kikötő-

helyen ne legyenek hosszabb ideig mint a mennyi az átadás és a rakodásra szükséges.

Kisebb ilyennemű szállitmányok legfőlebb 2 órával a hajó indulása előtt hozhatók csak a kikötőhelyre.

Hogy a löporral vagy löszerrel töltött hordók vagy rakaszok a hajóhelyiségekben vasalkatrészekkel való dörzsöléstől megóvassanak, a hajó padlózata és oldalfalai ott, hol a hordók megfeküsznek, kátrányos takarókkal, grafitos ponyvákkal vagy más alkalmas óvóeszközökkel befendők.

A berakodási helyet a hajóparancsnokság, ill. az ügynökség határozhatja meg. Ez ugy választandó, hogy járóművek, hordók és rakaszok berakása veszély nélkül és kényelemmel történhessék, valamint hogy más hajók vagy épületekhez nagyon közel ne essék.

A rakodóhely örök által elzárandó.

A berakodást ahhoz értő katonai közegek vezetése és felügyelete alatt katonai legénységnek kell végeznie, minél a löszer rakodására általában előirt elővigyázati rendszabályokon kívül még a következők tartandók szem előtt, u. m.:

A hordók és rakaszok a hajóhelyiségekben mozdulatlanul fektetendők be, a mi gyékények, rőzsekötegek, aljfák és ékek alkalmazásával érhető el.

Biztonság czéljából a hordókat vagy rakaszokat több mint három rétegben egymásra rakni nem szabad.

160.

A hajók berendezése.

161.

A berakodási hely megválasztása s annak elzárása örök által.

162.

Rakodás.

Ha egy réteg elégséges, a hordók fel is állíthatók, csakhogy ekkor a dörzsölés elkerülése végett középük erősen megkötött rőzsekötegek illesztendők.

Tömör és felszeretlen üres vaslőszer a hajó legalsóbb helyiségében helyezendő el és nagy súlya miatt megfelelően elosztandó, valamint gördülés ellen biztosítandó.

Nem nagyon szilárd építkezésű hajóknál azok padlózatát a berakodás előtt gerendákkal vagy erős pallódeszkákkal kell megerősíteni.

A fődélzeti nyílások gondosan elzárandók és kátrányos takarókkal óvandók, mely utóbbiak szegekkel vagy más módon kellően a fődélzethez erősítendők.

A rakodáshoz, valamint a szilárd fektetéshez és letakaráshoz szükséges összes eszközöket és anyagokat a hajózási vállalatok bocsátják rendelkezésre.

163.

A hajók felismerhetővé tétele.

A lőpor, lőszer vagy robbanó árukkal megrakott hajók ismertető jelzése belvizi utakon gőzsökön a főárboczra, uszályokon a hátsó fődélzet lobogórudjára felvont fekete lobogóval, tengeren való szállításnál pedig vörös lobogóval történik.

164.

Kiséző különítmény.

Minden lőpor- vagy lőszerszállítmány mellé katonai kíséret adandó, melynek ereje az uszályok számához és az utazás tartamához alkalmazandó.

Rövid meneteknél a szállítmányparancsnokon kívül elégséges 3 vagy 4 ember, (kik között

egy a kádármesterséghez értsen és a szükséges szerszámokkal felszerelve legyen).

Hosszabb menetekhez a kíséret ereje akként szabandó meg, hogy éjjeli állomásokon a hajókon felállítandó őröket kiállítani képes legyen. A kísérő különítmény, ha csak lehetséges, a tüzéségből rendelendő ki.

Menet közben a kísérő különítmény a vontató gőzösön marad.

A lőszertárgyakkal terhelt uszályokon sem tüzet rakni, sem világot gyújtani vagy dohányozni nem szabad.

Ha a menet rövid időre félbeszakittatik, ezen hajók helységekben kívül, azoktól több száz lépésnyi távolságban a helyi viszonyokhoz képest vagy horgonyt vetnek, vagy a parthoz erősítettnek s a kísérő legénység által őriztetnek.

A menet hosszabb tartamu megszakításainál vagy éjjelezésnél, a hajóknak helységektől, valamint más hajóktól és hajómalmoktól legalább 1000 lépésnyire, egymástól pedig legalább 500 lépésnyi térközökben akként kell horgonyozniok, vagy megkötve lenniök, hogy minden tűzveszélytől, valamint más hajókkal való összeütközésektől biztosítva legyenek.

Megállások alatt a hajóparancsnoknak és a kíséret parancsnokának az összes hajónyilások jó elzárásáról, valamint a rakomány megfelelő állapotáról meggyőződést kell szerezniök.

165.
Megállások.

Oly esetekben, midőn szűk folyószakaszokban vagy csatornáknban más hajók vagy tutajok közel a lőszerrel megrakott horgonyozó hajók mellett elhaladni kénytelenek, a horgonyzási helytől föl- és lefelé megfelelő távolságra felállított jelzőőrök által a veszélyességre a figyelem felhivandó és a netalán szabadon rakott tüzek eloltása elrendelendő.

166.
Értesítés.

Az ügynökségek nemcsak a végállomást, hanem mindazon közbeeső állomásokat is, hol meg kell állani, a lőpor- vagy lőszerszállitmány beérkezéséről előre értesítik.

Az elküldő katonai hatóság azon parancsnokságot vagy intézetet, melynek a lőszer-szállitmány szól, annak megérkezéséről idejekorán értesíteni köteles, hogy az előintézkedések a lőszer haladéktalan kirakásához megtétessenek.

167.
Megérkezés és
kirakodás.

A rendeltetési helyen való megérkezésnél, az esetben, ha a kirakodási hely már előbb tudatva nem volna, az állomás-parancsnoksághoz kérdés intéztetik az iránt, hogy a kirakodás mely helyen volna legkívánatosabb.

A kirakodás, minden elővigyázati rendszabály szemelött tartása mellett, a berakodáshoz hasonlóan, katonai legénység által végeztetik.

IV. FŐRÉSZ.

HATODIK FEJEZET.

Cs. és kir. hadi hajókon való szállítás.

44. §.

Általános határozványok.

Ha katonai szállítmányok *kivételes esetekben* 168.
 valamely cs. és k. hadi hajóval szállítatnak Katonai szállítás
 cs. és kir. hadi
 hajókon.
 akkor mindenben, mi a hajófegyelemre és az ellen-
 ség elleni hadműveletekre vonatkozik, a csapat
 fölötti parancsnokolás még akkor is a hajópa-
 rancsnokot illeti, ha a csapatparancsnok a hajó-
 parancsnoknál följebbvaló (rangban idősebb) volna.

Ez utóbbinak kötelessége, hogy a szállítmány-
 parancsnokkal mindazon szabályokat és hajószo-
 kásokat közölje, melyek a csapatnak a hajón
 való tartózkodás alatti magatartására vonat-
 koznak.

Hadi hajókon a fegyelem és hajórend kezelése
 első sorban az össz-részlettiszt kötelme, miért is
 minden erre vonatkozó jelentés és panasz hozzá inté-
 zendő, hogy a szükséges orvoslást vagy saját hatás-
 körében megtehesse, vagy pedig a szükséges uta-
 sításokat a hajóparancsnoktól kikérhesse.

A rend föntartására és a fegyelem fölötti őrködésre hivatott többi közegek, kiknek tehát minden rendelkezéseihez alkalmazkodni kell, a következők: az őrtiszt, az őr- és ügyeleti hadapródok, valamint a hajófoglár.

A hadsereg, mindkét honvédség és a népfelkelésnek átvonuló csapatai fölött a hajón levő tengerészparancsnokok csak akkor gyakorolhatják a fegyelmi fenyítő hatalmat, ha a szállítmányparancsnok náluk alantosabb (rangban fiatalabb).

Az, hogy a fenyítések, melyeket a szállítmányparancsnok saját hatáskörén belül alattvalóira kiszabni szükségesnek talál, mikor és hol hajtassanak végre, minden esetben a hajóparancsnok elhatározásától függ. A fenyítés ugyan mindenkor csak a csapat számára érvényes fegyelmi fenyítő szabályok alapján és mérve szerint szabható ki, azonban az utóbbiakban rendszeresített fogságfenyítések helyett mindig csak a hajón rendszeresítettek alkalmazandók.

A rögtönítelő eljárás kihirdetése azon büntetésekre nézve, melyeket illetőleg kikülönített parancsnokok említett eljárást egyáltalán elrendelhetik, kizárólag a hajóparancsnokot illeti meg és előforduló esetben a csapat- (szállítmány-) parancsnok a hajóparancsnokot erre írásbelileg, indokolva felhívni tartozik.

Oly esetben, midőn valamely nagyobb szállítás több egymással katonai harcászati kötelékben nem álló hajóval hajtandó végre, egy tengerész-

törzstiszt mint *tengeri szállítmány-parancsnok* rendeltetik ki, ki a neki kézbesítendő létszám- és podgyáskimutatások alapján a csapatokat az erre kijelölt hajókra ezek nagysága és férőhelyei szerint felosztja, valamint a be- és kiszállást (-rakodást) is vezeti.

Ha valamely nagyobb szállítás hajóhaddal (hajórajjal stb.) történik, a vezénylő parancsnok teszi meg az összes szükséges intézkedéseket.

Általában a 4. és 5. fejezet határozványai hadi hajókon való szállításoknál is értelemszerű alkalmazást nyernek, az alább következő szakaszokban pedig csupán oly határozványok vannak felvéve, melyek előbbiektől eltérnek.

45. §.

A szállításra való előkészületek.

Katonai szállítmányok irányítása hadi hajókon, a tengerészeti osztállyal egyetértőleg a hadügyminiszterium által történik.

Midőn a 44. §. értelmében valamely szállítmány vezetésével tengeri szállítmány-parancsnok bízatik meg, vagy ha ilyen szállítás hajórajjal történik, a szállításszabályozó és rakodó tisztek első esetben a tengeri szállítmány-parancsnokhoz, utóbbi esetben pedig a törzsfőnökhöz vannak utalva.

Ha lehetséges, a beszállás előtt legalább 24 órával a hajóparancsnoknak, illetőleg a tengeri

169.

Katonai szállítmányok irányítása.

170.

Szállításszabályozó és rakodó tisztek.

171.

Létszám- és podgyáskimutatás.

szállítmány-parancsnoknak (vezénylő parancsnoknak) a szállítandó tábornokok, törzs- és főtisztok, tisztviselők és hadapródokról, a tisztok nejei és gyermekeiről valamint a legénységről őrmestertől lefelé, ezek nejei és gyermekeiről, az összes kinestári és magán podgyásról a rakaszok száma és súlya szerint, végül az elviendő lovak- és kocsikról egy összes kimutatás kézbesítendő a végből, hogy elhelyezésük és élelmezésük megfelelően előkészíthető legyen.

172.

A fegyverzet, szerelvény és lőszer elhelyezése.

Fegyverzetét és szerelvényét a legénység a hajóparancsnok által kiutalt helyen tartozik elhelyezni s ezen tárgyakat csak a hajóparancsnok engedélyével szabad onnan ismét elvinni. A lőszer mindig az e célra kijelölt kamrákban helyezendő el.

173.

Ügyeleti tiszt, őrségek.

A csapat által a hajóraszállítás helyén felállított őrség, mihelyt az illető hajó parthoz kötött, saját ügyeleti tisztje útján az össz-részlettisztnek van alárendelve. Ugyanez érvényes a csapat által menetközben, a hajóparancsnok felszólítása folytán vagy azzal egyetértőleg netán felállított őrségekre nézve is.

174.

Élelmezés.

A hajóra szállott havidíjasoknak azon napokra, melyeken hajótápban részesülnek, az utazási pótdíjra nincs igényük; ha napidíjat élveznek, ennek csak azon részösszegére tarthatnak igényt, mely a rendszeresített hajótápért esedékes összeget meghaladja.

Tábornokok, törzstisztek és ezekkel hason rang-

osztályba sorozott egyének a hajóparancsnokkal egy asztalnál étkeznek.

Valamennyi többi tiszt és egyéb, rangosztályba sorozott havidijas (gyakornokok) a hajó tisztjeivel egy asztalnál étkeznek.

Hadapród-tiszt- (segédorvos- és élelmezési járulnok-) helyettesek, valamint hadapródok (élelmezési jelöltek) lehetőleg a tengerészapród-étkezdékben étkeznek, különben pedig ezen étkezdéből élelmeztetnek.

A rangosztályba nem sorozott havidijasokat, az altiszteket, őrzetöket és közembereket, valamint az utazókat szabály szerint kísérhető polgári szolgálatteljesítést a hajólegénység részére megállapított hajótáp illeti meg, u. m. reggeli, ebéd és vacsora és minden étkezéshez friss kenyér vagy kétszersült. A legénység részére a rendes kenyérelleték, az utazási, menet-, készülségi vagy hadi pótdíj egyidejűleg beszüntetendő.

Ha rangosztályba sorozott havidijasokkal kivételesen nejeik vagy gyermekeik hadihajóra szállhatnak, úgy ezeket a családfő részére megállapított hajótáp illeti meg.

A rangosztályba nem sorozott havidijasok és az első módozat szerinti nős altisztek családjai részére a családtagok fejszámára való tekintet nélkül egy második tápadag jár természetben.

Ha a hajóraszállás a délelőtt folyamán történik, a hajótáp már ezen napra, különben pedig csak a következő naptól kezdve illetékes. A kiszál-

lás napján a hajótáp az esetben illetékes, ha a kiszállítás csak a délután folyamán hajtatik végre.

A hányszor a hajótápra való igény előreláthatólag bekövetkezik, a legénységnek a közétkezési pénz, a kenyér és a netaláni menet-, készültsegi, vagy hadi pótdij csak azon napig szolgáltatandó ki, melyre a hajótápra való igény közvetlenül következik.

Ha a hajóraszállítás váratlanul következik be, a legénység által illetékesen előre kikapott kenyér vagy kifizetett menet-, készültsegi vagy hadi pótdij és közétkezési pénz nem térítendő vissza.

Midőn a hajótáp nem szolgáltatik ki, a havidijasoknak a hajón való tartózkodás tartamára az utazási pótdij illetékes, hacsak napidij nem engedélyeztetik, a midőn is ennek élvezete megszakitást nem-szenved. A legénységnek ez esetben a hajótáp helyett a tengeri szállitmányi pótdij mellett az átvonuló élelmezés váltsága és a kenyérváltságpénz azon kiszabatban lesz kiszolgáltatandó, mely az illetékesség napján megteendő utvonalon a legmagasabb mérvben van megállapítva. Lásd $\frac{\text{közös hadseregbeli}}{\text{m. kir. honvédségi}}$ Illetéksza-

bályzat I. Részének $\frac{66.}{64.}$ és $\frac{76.}{73.}$ §.-ait).

46. §.

A szállítás keresztülvitele.

Menetközben a csapat csakis a részére kiutalt helyiségekben tartózkodik és különösen senki se menjen a gépkamara-nyílások, lépcsők és felülvilágítók közelébe vagy egyáltalán oly helyekre, melyekre lépni megengedve nincsen.

Olyan hadi hajókon, melyeken a csapatszállítás céljára külön berendezések nincsenek, a beszállandó tisztek és legénység elhelyezésére a következő alapelvek mérvadók:

A hajóparancsnok, ha a csapatparancsnokkal rangban egyenlően vagy nála alantabb áll, fülkájének egy részét ennek rendelkezésére bocsátja. A hajóra szállott csapat többi tisztjeinek, valamint hason állású katonai tisztviselőknél tartózkodási helyül a tiszti étkezdé engedtetik át. A nők és gyermekek megfelelő elhelyezéséről a lehetőséghez képest történjék előgondoskodás.

A legénység a fődélzeten s a hol lehetséges, vagy azt éghajlati viszonyok megkövetelik, annak része a hajó belsejében is helyeztetik el. A legénységi állományba tartozó egyének nejei és gyermekei részére a lehetőséghez képest egy elkülönített helyiség utaltatik ki.

Fenti határozványokat azonban a hajóparancsnok szükség esetén, — a hajóra szállandó embe-

175.

Elhelyezés és magatartás a hajón.

rek számának s a hajóhelyiségek tekintetbe vételével — belátása szerint megváltoztathatja és más beosztást eszközölhet.

Netalán szükségeltető lóistállókat, valamint a szükséges derékaljakat, fejbánkosokat és nyári vagy téli takarókat a hajóparancsnokság, ha lehetséges, a Polában levő cs. és k. tengerészeti hadszergyárból (esetleg katonai élelmezési [ágy-]raktárakból) megfelelő mennyiségben felvételezi és szétosztja.

A dohányzás úgy a tisztéknek, mint a legénységnek csak az arra kijelölt helyeken és hadihajókon csak a meghatározott órákban van megengedve.

Gyufa, tüzkova s más hasonlók használata feltétlenül tiltva van.

A dohányzási órák alatt pipa- és szivargyújtásra égő kanócz tartatik fön; figyelemmel kell lenni, hogy az említett célra csakis ez használtassék.

Valahányszor a hajón sip- vagy kürtjelek adatnak, rögtön csöndnek kell beállania.

Ha a hajóra szállott csapatok egy része a hajóparancsnok megkeresése folytán munkára rendeltetik, az illető emberek minden hivatlan ténykedéstől tartózkodjanak és a tengerészeket illető szolgálatokba avatkozniok semmi esetben sem szabad.

A csapatok által való főzés, valamint a hadihajókon levő lovak ápolása csak a hajópa-

rancsnok által meghatározott időben eszközöltessék.

Ugy közbeeső kikötők érintésénél, mint a végállomásra való megérkezésnél a szárazfölddel és más hajókkal való közlekedés a hajó- (tengeri szállitmány-) parancsnok engedélyétől függ.

HETEDIK FEJEZET.

47. §.

Átkelések és elszállítások harcászati czélokra.

Harcászati czélu átkeléseknél és elszállításoknál főkövetelmény a csapatok harcászati kötelékének lehető megóvása és a szállítás gyors keresztülvitele.

176.

A harcászati kötelék megóvása.

Hogy a hajóvonatoknak a kikötőhely megválasztása tekintetében lehető legnagyobb szabadságuk lehessen, és hogy egymás között egészen függetlenül mozgadhassanak, szükséges, hogy minden hajóvonat, ha pedig egy hajóvonatnak valamennyi vagy több tagjánál a be- és kiszállítás egyidejűleg eszközözendő, ezen tagok mindegyike saját kikötőhiddel láttassék el.

177.

Kikötőhidakkal való felszerelés.

Ezen kikötőhidak vagy ugyanazon gőzössel, mely a hajótagokat vontatja, vagy pedig külön saját gőzössel vontattatnak. Az utóbbi mód nemesak a mozgást könnyíti és gyorsítja, hanem lehetségessé teszi azt is, hogy egy gyalogsági osztag

és esetleg néhány löveg is elővéd gyanánt a kikötőhid-hajókon a kikötőhelyre előre küldethetők, vagy hogy megfordítva valamely utóvéd gyanánt visszamaradt osztag a főcsapat beszállása és a tagok indulása után fölvetethetők.

178. Pontonok készentartása áthajózásoknál.

Áthajózásoknál, ha a körülmények úgy kívánják az elő- vagy utóvéd átkeléséhez megfelelő számú összekapcsolt pontonok (tagok) tarthatók készen.

179. A hajóvonatok összeállítása.

A hajóvonat összeállításához felhasználható hajók (tagok) száma főleg a hajózási viszonyoktól függ.

Keskeny, sebes folyású vizeken egy vontató gőzös a vontató kötélre ritkán vehet fel egy tagnál többet, széles vizeken ellenben egy gőzös két, sőt több tagot is vontathat.

180. A hajóállomány összegyűjtése.

A felszerelt hajóállomány összegyűjtése a választott hajóraszállási helyeken, ha meglepésre törekszünk, lehetőleg csak az utolsó pillanatban történjék.

181. A csapatok elosztása és az átkelési eszközök felállítás.

A csapatoknak a hajóvonatokon való elosztására és a lépcsők sorrendjére nézve a harcászati cél mérvadó.

A tagok a part mellett egymás mögött úgy állíttatnak fel, hogy a csapatok a bemenetet anélkül, hogy egymást kereszteznék, lehetőleg egyidejűleg hajthassák végre.

A tagok egymástól való távolságának csak akkorának kell lennie, hogy azok egymás gátolása nélkül elindulhassanak és kiköthessenek.

A gőzösök a helyi viszonyokhoz képest vagy a tagoktól fölfelé vagy lefelé a part mellett állanak fel, vagy pedig a tagok mellett és azoktól kifelé horgonyt vetnek.

Átkelési és elszállítási mozgadozások általános vezetésével vezérkari tisztek bizandók meg, kik mellé segédkezésre néhány táborig csendőr és lovasított küldöncz rendelendő ki; a szállítás műszaki keresztülvitelére utásztisztek vannak hivatva. Minden kikötőhid-hajó, minden hajóvonat és minden tag számára utásztisztek jelölendők ki, kik a hajókapitányokkal érintkezésbe lépjenek.

Ha áthajózások éjnek idején hajtának végre, a csend és rend fentartásához, valamint az átszállítandó csapatok, járóművek stb. biztosításához szükséges elővigyázat fokozandó.

Hogy ezen követelményeknek mily módon lehessen megfelelni, azt a viszonyok határozzák meg. A felügyelő és vezető közegek száma mindenesetre szaporítandó.

Az áthajózási eszközök összeállítása és rendezése lehetőleg még a teljes sötétség beállta előtt befejezendő.

A kikötőhelyek sötét éjjeleken színes üvegekkel ellátott lámpákkal jelzendők. A jelzés neme és módja az intézkedésben pontosan közlendő.

Minden vízi járómű, valamint minden tag lámpával látandó el, hogy ezáltal a ki- és beszállásnál szerencsétlenségeknek eleje vétessék; utköz-

182.
Vezetés.

183.
Áthajózások
keresztülvitel
éjnek idején.

ben ezen lámpák elrejtendők, nehogy a kormányosok zavartassanak.

A gőz- és uszályhajók kivilágítása tekintetében az illető hajózási szabályzat határozványai mérvadók; a vonatkozó rendelkezéseket a gőzhajók kapitányai a hajókon levő utásztisztekkel egyetértőleg határozzák meg.

Jegyzék

a közös hadügyministeriummal szerződési viszonyban álló, valamint az államilag segélyezett és rendes járatokat fentartó hajózási vállalatokról és azok vonalairól.

A vállalat neve és székhelye	A gőzök mennyisége	Rendeleti lap a cs. és kir. közös hadsereg számára,	Rendeleti Közlöny a m. kir. honvédség számára,	Fentartott járatvonalak (oda és vissza)	Segélyezve van-e és mely vonalakra	Megjegyzés
<i>A. Folyókon.</i>						
Első cs. kir. szab. Duna-gőzhajózási társaság Bécsben	180	1893. márcz. 15. kelt 10. drb.	1893. július 1. kelt 40. szám.	A Dunán és annak azon mellékfolyóin, melyeken gőzhajók közlekednek	segélyezve	/.
Magyar folyam- és tengerhajózási részvénytársaság Budapesten	42	.	.			
<i>B. Tengeren.</i>						
Az osztrák Lloyd gőzhajózási társasága Triesztben	67 *)	1882. szeptember 26. kelt 33. drb.		gyorsvonal Trieszt—Cattaro	segélyezve	*) Ezek közül egy épülő fűtőben
				Trieszt—Metković A		
				Trieszt—Metković B		
				Trieszt—Cattaro—Spizza		
				Polá—Zára		
				dalmát-albán vonal		
				gyorsvonal Trieszt—Alexandria		
				gyorsvonal Trieszt—Konstantinápoly		
				görög-keleti A vonal		
				görög-keleti B vonal		
				thessáliai A vonal		
thessáliai B vonal						

A vállalat neve és székhelye	A közösök mennyisége	Rendeleti lap a cs. és kir. közös hadsereg számára,	Rendeleti Közlöny a m. kir. honvédség számára,	Fentartott járatvonalak (oda és vissza)	Segélyezve van-e és mely vonalakra	Megjegyzés
		mellyel a szerződés közzétételt.				
Az osztrák Lloyd gőzhajózási társasága Triesztben	67	1892. szeptember 26. kelt 33. drb.		Duna-vonal Konstantinápoly – Braila – Galatz Syriai-karamaniai vonal Alexandria – Konstantinápoly Konstantinápoly – Constanza – Odessa Konstantinápoly – Odessa Konstantinápoly – Batum Corfu – Prevesa gyorsvonal Trieszt – Bombay Trieszt – Calcutta Trieszt – Kobe szárnyvonal Bombay – Shanghai braziliai vonal Trieszt – Santos Trieszt – Velence Alexandria – Cyprus	segélyezve nincs segélyezve	/.
Magyar-horvát tengeri gőzhajózási részvénytársaság Fiumében. (Röviden: „Ungaro-Croata.”)	31	1893. május 25. kelt 22. drb.	1893. szeptember 18-án kelt 56. szám.	gyorsvonal Fiume – Cattaro A gyorsvonal Fiume – Cattaro B gyorsvonal Fiume – Gravosa postavonal Fiume – Metković postavonal Fiume – Cattaro Fiume – Budua Fiume – Brazza Fiume – Obrovac A Fiume – Carlopago – Zára Fiume – Zengg – Zára Fiume – Trieszt Fiume – Pola gyorsvonal Fiume – Abbazia – Lussinpiccolo	segélyezve nincs segélyezve	/.

A vállalat neve és székhelye	A gőzcsők mennyisége	Rendeleti lap a cs. és kir. közös hadsereg számára,	Rendeleti Közlöny a m. kir. honvédség számára,	Fentartott járatvonalak (oda és vissza)	Segélyezve van-e és mely vonalakra	Megjegyzés
		mellyel a szerződés közzétételt				
Magyar-horvát tengeri gőzhajózási részvénytársaság Fiumében. (Röviden: „Ungaro-Croata“.)	41	1893. május 25. kelt 22. drb.	1893. szeptember 18-án kelt 56. szám.	gyorsvonal Fiume— Abbazia—Pola Fiume—Lussinpiccolo Fiume—Lovrana Fiume—Veglia Zengg—Fiume Fiume—Girkvenica—Novi Fiume—Buccari Fiume—Abbazia	nincs segélyezve segélyezve	
„Adria“ magyar kir. tengerhajózási részvénytársaság Fiumében.	25	Títkos egyezmény az 1894. évi Ab. 5. 3972/E. B. számú hadügyminisiteriumi rendelet értelmében		Malta—Siracusa Fiume—Glasgow Fiume—Leith és Kelet- Anglia egy más kikötője Fiume—London Fiume—Liverpool Fiume—Hull vagy New-Castle Fiume—Rouen és Észak- Franciaország egy más kikötője Fiume—Bordeaux és Nyugat- Franciaország egy más kikötője Fiuméből a spanyol és portu- gáliai kikötőkbe Fiume—Sicilia — Olaszország Marseilleig és vissza Maltán és Trieszten át Fiume—Hamburg, é. p. Ant- werpen, Rotterdam, Amster- dam érintésével Fiume—Brasília	segélyezve nincs segé- lyezve segélyezve	

A vállalat neve és székhelye	A gőzösek mennyisége	Rendeleti lap a cs. és kir. közös hadsereg számára,	Rendeleti Közlöny a m. kir. honvédség számára,	Fentartott járatvonalak (oda és vissza)	Segélyezve van-e és mely vonalakra	Megjegyzés
		melylyel a szerződés közzétételezt				
"Ragusca" Raguzában	5	1893. decz. 30. kelt 51. drb.		gyorsvonal Trieszt—Cattaro árvonal Trieszt—Fiume—Cattaro—Bari Trieszt—Obotti árvonal Trieszt—Risano	segélyezve nincs segélyezve	
Serafino Topić és társa Lissában (lajstromozott képviselőség Triesztben)	6	1893. decz. 30. kelt 51. drb.		gyors-postavonal Trieszt—Curzola Trieszt—Metković—Cattaro postavonal Spalato—Curzola Spalato—Brazza—Gelza—Bol postavonal Spalato—Brazza (körutazás) Spalato—Comisa Spalato—Almissa	segélyezve nincs segélyezve segélyezve nincs segélyezve	
Rismondo testvérek Macarscában, továbbá Trieszt és Spalatóban	7	1893. decz. 30. kelt 51. drb.		postavonal Trieszt—Metković Trieszt—Metković Spalato—Cittavecchia—Macarsca postavonal Spalato—Metković Spalato—Metković postavonal Spalato—Macarsca Spalato—Macarsca árvonal Spalato—Pučisče	segélyezve nincs segélyezve segélyezve nincs segélyezve segélyezve	

A vállalat neve és székhelye	A gőzökösök mennyisége	Rendeleti lap a cs. és kir. közös hadsereg számára	Rendeleti Közlöny a m. kir. honvédség számára,	Fentartott járatvonalak (oda és vissza)	Segélyezve van-e és mely vonatokra	Megjegyzés
		melylyel a szerződés közzétetett				
Navigazione a vapore Zaratina, Zarában	4			Zára—Stretto Zára—Sale Zára—Ulbo Zára—Arbe Zára—Puntebianche—Ulbo Zára—Sebenico	segélyezve	
Negri és társa Sebenicóban	7			Trieszt—Metković Sebenico—Zára Scardona—Sebenico Bettina—Sebenico Sebenico—Rogosnica Zára—Obrovac Sebenico—Zuri	nincs segélyezve segélyezve	/.
Navigazione a vapore postale Gravosa—Metković (Cesare) Triesztben	4	1893. decz. 30. kelt 51. drb.		Gravosa—Metković	segélyezve	
Bokeska plovitba (Radoničich Jó-zsef Cattaróban)	3	1893. decz. 30. kelt 51. drb.		Cattaro—Castelnuovo Castelnuovo—Cattaro Cattaro—Badua	segélyezve nincs segélyezve	

A vállalat neve és székhelye	A gőzöskék mennyisége	Rendeleli lap a cs. és kir. közös hadisereg számára,	Rendeleli Kozlóny a m. kir. honvédség számára,	Fentartott járatvonalak (oda és vissza)	Segélyezve van-e és mely vonalakra	Megjegyzés
		melylyel a szerződés közzétételt				
Istria—Trieste, Triesztben	5	1893. decz. 30. kelt 51. drb.		Trieszt—Póla	segé- lyezve	
				Parenzo—Trieszt	nincs segélyezve	
Gőzhajózási vállalat Capodistriában	3			Trieszt—Capodistria	segé- lyezve	
Viezzoli P., Piranóban	1			Pirano—Isola—Trieszt	nincs segé- lyezve	
Stabilimento tecnico triestino, Triesztben	3			Trieszt—S. Rocco—Muggia	segé- lyezve	
Umago—trieszti gőzhajózási vállalat Umagóban	1			Umago—Trieszt	nincs segé- lyezve	
Laguna- gőzhajózás Aquileja—Grado, Gradóban	3			Aquileja—Grado	segé- lyezve	
Schwartz Lipót Zágrábban	3	Menetközvet- mény a közös hadisereg Ren- delteli lapjába tartozó mellék- lap 1906. évi 12. száma szerint		Fiume—Venezze	segé- lyezve	
				Fiume—Ancona		
Magyar levantei hajózási vállalat Budapestben	4			A Fekete tenger dunai és más kikötőiből Marseille-ig	segé- lyezve	
Austro- Americana Triesztben	8			Trieszt—New-York—New- Orleans	nincs segé- lyezve	

Megjegyzés: Ezen táblázatban a fentartott járatvonalakra vonatkozólag foglalt adatok az 1900. évre vannak alapítva.

A Triesztben levő tengeri szállítási vezetőség köteles a járatvonalakban időnként beálló változásokat a közös hadügyminiszeriumnak bejelenteni, mely azok közzététele iránt intézkedik.