

III. DIVERSE

Aparat înregistrând viteza trenurilor. D. Sabouret inginer în serviciul drumurilor de fer Orleans, au construit un aparat pentru înregistrarea vitesei trenurilor. Viteza trenurilor este regulată matematiceste, pentru mersul regulat însă, și pentru o bună întreținere a căii și a materialului rulant, nu este suficient numai a pleca din stație și a ajunge la ora fixată, mai trebuie încă ca în tot timpul parcursului, mersul să fie regulat și mecanicul se nu întârzie sau se nu forțeze mersul pentru a recâștiga timpul întârziat, acesta în detrimentul locomotivei și a căii, care sunt construite în vederea unei viteze maxime. Aparatele care au fost imaginate pentru a indica în mod automatic, timpul întrebuințat în parcursul unei distanțe cunoscute, sunt multe; acel al d-lui Sabouret este cu totul simplu și iată în ce consta.

Se știe că diapazonul dând nota *la* normal, face exact 435 de vibrații pe secundă, se știe de asemenea că orice diapazon a cărui una din ramuri este prevăzută cu un fir de păr, poate înscrie oscilațiunile sale pe o foaie de hârtie afumată ce acoperă un cilindru care se mișcă în jurul axei sale, mișcare ce-i o imprimă un mecanism de ceasornic. Dacă un tren ar putea pune în mișcare cilindrul și diapazonul, și se poată opri astă mișcare după ce au parcurs o distanță fixă, este clar că din numărul de oscilațiuni înscrise se va putea deduce viteza trenului. Pe acest principiu d. Sabouret a construit aparatul seu. El instalează în o cutie mică, diapazonul, cilindrul și mecanismul motor. Cutia este ascunsă în momentu experienței sub balastul căii. Patru pedale mici sunt puse momentan dealungul și'n exteriorul șinelor, ele sunt legate prin tuburi de cauciuc cu cutia înregistratorului. Roata mășinei ajungând în acest punct, apasă pe pedale care comprimă succesiv aerul din tuburi, această compresiune se transmite la mecanism pe care 'l face să meargă, inscripta are deci loc. Când locomotiva a parcurs de la acel punct șase metre, una din roți apasă pe cea din urmă pedală și compresiunea aerului din tubul corespunzător oprește inscripțiunea. Nu mai rămâne deci de cât a socoti numărul vibrațiunilor.

Verificația vitesei este astfel obținută cu o aproximație de 2 pentru o viteză de 100 km. pe oră.

Instalațiunea aparatului pe un punct a căii nu cere timp mai mult de cât zece minute, și cum mecanicul nu are posibilitatea de a cunoaște existența aparatului în acel punct, controlul poate să se facă, și deci acest aparat va aduce de sigur servicii reale.

Decretul Ministerului lucrărilor Publice din 15 Noembrie 1890, relativ la înscrierea inginerilor și conductorilor în corpul tehnic al statului.

Art. I. Nimeni nu poate fi admis în corpul de ingineri și de conductori ai Statului de cât ca conductor cl. III, sau ca elev inginer sau ca inginer ordinar cl. III.

Art. II. Diplomele de inginer eliberate de scoala națională de poduri și șosele dau dreptul la gradul de inginer ord. cl. III în corpul de ingineri ai Statului.

Certificatele de capacitate eliberate de aceiași scoală dau dreptul la gradul de elev inginer.

Diplomele de conductori de lucrări, desemnatori, eliberate de scoala națională de poduri și șosele dau dreptul la gradul de conductor cl. III în corpul de conductori ai Statului.

Art. III. Diplomele și certificatele de capacitate de la scoalele din străinătate, asemenea scoalei naționale de poduri și șosele, nu pot da dreptul la unul din gradele de la art. I de cât după avisul unui juriu de profesori ai scoalei naționale de poduri și șosele.

Acest juriu se compune din directoarele școlei și șase profesori aleși pe un an, la începutul anului școlar de corpul profesoral al școlei.

Juriul luând în cercetare actele fie-cărui candidat, și examinând programele școlei streine de la care sunt emantate, va stabili dacă este loc la admisiune în corpul tehnic și va fixa gradul cu care dânsa va avea loc.

Art. IV. Actuali elevi ingineri intrând în cazul art. II

vor fi înscriși în corpul tehnic cu gradul de ingineri ordinari cl. III.

Art. V. Actualii conductori de cl. I din serviciul statului pot trece elevi ingineri dacă până la 1 Iunie 1892 vor fi depus examenul prevăzut prin regulamentul de la 4 August 1862 conform programului fixat prin jurnalul consiliului lucrărilor publice din 15 Septembrie 1862.

Acest examen se va trece conform decisiunii ministeriale din 1 Ianuarie 1888 dinaintea unui juriu de profesori ai școlii de poduri și șosele.

El se va face în două sesiuni: una la 15 Decembrie și alta la 15 Maiu al fie-cărui an.

După termenul de 1 Iunie 1892 nimeni nu va mai putea fi admis în corpul de ingineri și de conductori ai statului de cât în temeiul unei diplome sau certificat recunoscut de art. II și III al prezentului decret.

Art. VI. Sunt abrogate art. 24 și 27 aliniatul I din decretul domnesc No. 629 din 4 August 1862 și or-ce decisiune ministerială contrară dispozițiilor de față.

STATISTICA

Lungimea drumurilor de fer în Europa la 31 Decembrie 1888 și sporirea lungimei în acelaș an

No. de ordine 1	STATUL 2	Lungimi în Ex-ploatare kilometri		Sporiri în 1888 (°) kilometri 5	OBSERVAȚIUNI 6
		La 31 Decembrie 1887 (°) 3	La 31 Decembrie 1888 (°) 4		
1	Austro-Ungaria (2)	24705	25731	1026	(1) Cifrele din coloanele 3, 4 și 5 reprezintă lungimile liniilor, aparținând companiilor sau administrațiilor fie-cărui Stat.
2	Belgia	4682	4828	146	
3	Britania și Irlanda	31698	32054	356	
4	Danemarca	1969	1969	—	
5	Elveția	2723	2792	69	
6	Franța (4)	34227	35263	1036	
	Alsacia și Lorena	1337	1347	10	
	Baden	1395	1395	—	
	Bavaria (6)	5323	5389	66	
	Brunswick	124	124	—	
	Hessa-Darmstadt	937	981	44	
7	Germania (5)	24718	25419	701	
	Mecklenburg	890	914	24	
	Oldenburg	354	394	40	
	Prusia	24718	25419	701	
	Regatul de Saxa	2346	2388	42	
	Ducatul de Saxa	587	631	44	
	Würtemberg	1585	1593	8	
8	Grecia	605	625	20	
9	Italia	11590	12351	761	
10	Malta (insula)	11	11	—	
11	Portugalia	1829	1913	84	
12	România	2359	2483	124	
13	Rusia și Finlanda (7)	28518	29419	896	
14	Serbia	517	517	—	
15	Spania	9492	9669	177	
16	Suedia și Norvegia (8)	8950	9089	139	
17	Tările de jos și Luxemburg (9)	2952	3000	48	
18	Turcia, Bulgaria, Rumelia (10)	1393	1649	256	
	Total	207816	213933	6117	
					(2) Linii austriace (a)
					Linii ungurești
					Linii Bosniace
					Total
					(3) Englitera
					Scoția
					Irlanda
					Iersey și Man
					Total
					(4) Linii de interes general
					" " " local
					Linii industriale
					Total
					(5) Totalul liniilor germane
					(6) Bavaria
					Palatenatul
					Total
					(7) Rusia
					Finlanda
					Total (b)
					(8) Suedia
					Norvegia
					Total
					(9) Olanda
					Luxemburg
					Total
					(10) Turcia și Rumelia
					Bulgaria
					Total

(a) Sunt cuprinse și liniile Austro-Ungare a cărei întindere pe teritoriul unguresc este de 2928 km. în 1887 și 3027 în 1888.

(b) În acea cifră nu e cuprins drumul de fer transcaspian de 1050 km. în 1887 și de 1419 în 1888.

Din acest tablou publicat de Direcțiunea drumurilor de fer a Ministerului de lucrări publice din Franța, se vede că sporul drumurilor de fer în 1888 au fost de km. 6117 pentru 207816 km. ce erau în exploatare în 1887 sau 2,94 % din rețeaua în exploatare la finele anului 1887.

NUMIRI ȘI ÎNAINȚĂRI

D. *D. Stamatopulo*, inginer ord. cl. I, aflat în disponibilitate, s'a reprimat cu acelaș grad în corpul tehnic al Statului.

D. *Ion Orzarescu*, s'a înaintat la inginer ordinar cl. I.

D. *Efrem Bogdan Lazurovici*, absolvent cu diplomă a scoalei politehnice din Zürich, se admite în cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer ord. cl. III.

D. *Virgiliu N. Ionescu*, absolvent cu certificat a scoalei de poduri și sosele din București, s'a numit în postul de inginer asistent la serviciul exterior al întreținerii C. F. R.

D. *Constantin C. Mironescu*, s'a înaintat la gradul de

inspector general cl. II, trecându-se în consiliu tehnic superior al M. L. P.

D. *M. Vergolici*, se numește în postul de inginer șef al serviciului drumurilor din județul Tecuciu.

D. *Elie Radu*, s'a înaintat la gradul de inspector general cl. II în corpul tehnic al Statului.

D. *Constantin Sturza, Pandele Iliescu și Constantin Davidescu*, s'au înaintat la gradul de inginer șef cl. II.

D-nii *Petru P. Peretz, M. Rădulescu și I. Arbore*, s'au înaintat la gradul de inginer ordinar cl. III.

D. *Gh. Tzapardea*, s'a înaintat la gradul de inginer ordinar cl. II.

D-nii *Elefterie Ionescu, Alexandru Fabiu Bădescu, Anghel Dimitrescu, C. Uzescu și Gh. Popescu*, s'au înaintat la gradul de inginer ordinar cl. III

