

III.

EXTRASE DIN PUBLICATIUNILE STREINE

Convențiuni tehnice ale Uniunii Căilor ferate germane PENTRU Construcțiunea și dispozițiunea serviciului drumurilor de fer principale.

A) CONSTRUCȚIUNEA CĂEI

a) Dispozițiuni generale.

§. 1. *Proiectul.*

În proiectele unui drum de fer cu uă singură cale, la care ar fi posibilitate de a se construi mai târziu uă a doua cale; ar fi bine să se ia de mai nainte, locul necesar în acest scop.

§. 2. *Distanța între șine.*

1. *Distanța între șine măsurată între capetele și nelor trebuie să fie în linie dreaptă de 1^m.435, deviațiuni de la această cotă, provenite din cauza mișcării, sunt permise numai 3^m/_m în minus și 10^m/_m în plus.*

2. *Distanța între șine trebuie să treacă mărită la curbele a căror rază este mai mică de cât 500^m. Această creștere cu toate acestea nu trebuie să treacă peste 30^m/_m.*

3. La curbele a căror rază este mai mare de cât 500^m, nu mai este necesar a se mări distanța între șine.

§. 3. *Balast.*

1. Balastul trebuie să fie de 200 mm. măsurat de la muchia inferioară a traversei și până la platformă.

2. Materialul trebuie să fie ast-fel ca atât udătura cât și gerul să nu producă schimbări defavorabile.

§. 4. *Șine.*

1. Șinele să fie de oțel sau fer laminat și nici uă dată mai scurte de 6^m.00, mai lungi sunt recomandabile, însă să nu treacă pest 10 metri.

2. Șinele trebuie să fie tăiate la capete perpendicular pe axa lor longitudinală.

3. Muchiile de la capetele șinei trebuie să fie teșite pe uă lățime de 2^m/_m.

§. 5. *Forma șinei.*

1. Capul șinei să nu fie mai puțin de 57 mm. de lat și să aibă uă suprafață plană, sau uă suprafață curbă făcută cu uă rază de 200 mm.

2. *La comenșile noi de șine va trebui a se prevedea ca partea interioară și superioară a capului șinelor să fie rotunjită cu o rază de 14 mm.*

3. La suprastructurile cu traverse se recomandă ca înălțimea șinei să nu fie mai mică de 125 de mm. și lățimea piciorului de asemenea să nu fie mai mică de 100 mm. Aceste dimensiuni pot fi micșorate la suprastructurile cu longrine.

§. 6. *Resistența șinelor.*

Șinele peste cari trec locomotive trebuie să fie solid așezate pe locul lor de reazem. ast-fel ca fie-care șină în ori-ce loc să poată rezista cu siguranță, unei greutate în mișcare de cel puțin de 7000 kgr.

§. 7. *Posițiunea șinei.*

1. Se recomandă ca șinele să fie înclinate înăuntru și adică cu uă înclinare de 1:20.

2. *Muchiile superioare ale unghiurilor drepte de la două șini așezate față în față, trebuie să se afle la aceeași înălțime, afară de cazul când există suprainălțare.*

3. *In curbe, ținându-se compt de iuteala mișcării care există pe această linie, trebuie ca șina exterioră să fie mai sus așezată de cât cea interioară ast-fel ca buzele roților să producă ciocnituri cât de mici posibil asupra muchilor interioare ale șinelor.*

4. *Supraînălțarea șinelor exterioare trebuie să fie la punctul de începere al curbei, acolo unde există curba de tranzițiune, adică în punctul de contact al curbei de tranzițiune cu curba normală.*

5. *Supraînălțarea trebuie continuată în linia dreaptă respectiv în curba de tranzițiune pe uă lungime egală cu cel puțin 200 de ori supraînălțarea.*

6. *Dacă între două curbe apropiate și așezate în același sens se află uă linie dreaptă de cel mult 40 metri lungime, atunci se va continua supraînălțarea și în această linie.*

§. 8. Ficsarea șinelor.

In partea interioară a șinelor unei linii, toate materialele de fixare, precum : scaune, buloane, crampoane, etc. întrebuintate pe uă lărgime egală cu lărgimea ocupată de buza roței, trebuiesc așezate cel puțin, la 38 milimetri dedesubtul muchiei superioare a șinei.

§. 9. Imbinarea șinelor.

Imbinarea a două șine ale unei căi. în linie dreaptă, trebuie să fie perpendiculară pe axa căii. In curbe este permis ca aceste imbinări să nu fie față în față.

§. 10. Legătura imbinărei.

1. *Pe liniile principale, pe cari trec trenurile prevăzute în marșut se va întrebuinta, la șinele cu talpă, afară de ficsarea bazei, și uă legătură longitudinală, pentru capetele șinelor.*

Se recomandă această legătură și pentru căile secundare, cari sunt foarte mult umblate.

2. *Ca cea mai bună legătură a imbinărei a două șine se recomandă eclise solide cu patru buloane.*

3. *Eclise corniere sau cu picior, cari împedică și deviațiunea șinei.*

4. *Chiar la imbinarea șinelor cu cap dublu se recomandă întrebuintarea de eclise puternice.*

5. *Din cauza schimbărei de temperatură este de recomandat a se lua precauțiuni la punctul de contact între două sine.*

§. 11. Imbinarea șinelor nesprijinite.

1. *La sistemul de linii cu traverse se recomandă a se lăsa imbinarea șinelor nesprijinite.*

2. *Traversele cari se pun în apropiere de imbinarea șinelor să fie la uă depărtare una de alta ast-fel ca să permită burarea lor.*

§. 12

Pentru traverse se poate întrebuinta lemn, fer sau piatră.

§. 13. Traverse de lemn.

1. *Cu traverse de lemn se vor întrebuinta cele de lemn tare. Imbibarea cu uă substanță care ar împedica putrezirea, este uă regulă generală, în special însă se recomandă pentru traversele de lemn moale.*

2. *Când se întrebuintează ficsarea șinelor, pe lemn, este bine a se întrebuinta sistemul de așezare transversal, iar nu cel longitudinal.*

3. *Dacă imbinarea a două șine se reazemă pe uă traversă e necesar ca această traversă să fie mai lată de cât celelalte.*

4. *Întrebuintarea plăcilor metalice de fer sau oțel între șine și traversă, s'a recunoscut ca cel mai bun și mai simplu mijloc pentru păstrarea bunei pozițiuni a linii, precum și pentru conservarea traverselor.*

§. 14.

Traversele de fer s'au arătat ca bune ; și aci putem întrebuinta traverse precum și longrine.

§. 15.

In loc de traverse de lemn sau fer se pot fixa șinele pe un suport de piatră, dacă aceasta pare a fi practic în raport cu mijloacele de mișcare. La liniile noi se va întrebuinta aceasta numai pe terenul natural pe care ar aluneca balastul, în rambleuri numai atunci când tasarea s'a făcut cu desăvârșire.

§. 16. Menținerea distanței între șine.

La liniile unde nu avem traverse, ci longrine, menținerea distanței între șine se va face cu mijloace potrivite pentru aceasta.

§. 17. Poduri.

1. *Pentru poduri se recomandă ca bolta să fie făcută cu îngrijire, întrebuintându-se piatră bună sau cărămidă de preferință ori-cărui alt material, afară numai când diferite cauze ar arăta că podurile de fer ar avea avantaje mai bune.*

2. *Poduri de lemn să se construiască numai excepțional și în asemenea cas, se va îngriji a le apăra contra focului.*

3. *La podurile de fer sau oțel se va îngriji ca toate părțile principale, afară de reazim, să fie făcute din fer laminat sau forjat.*

4. *Se recomandă esaminarea podurilor înainte de deschiderea circulațiunei precum și cercetări repetite, la intervale de timp potrivite.*

5. *La cercetarea podurilor de fer, este necesar a se observa cu de amănuntul fie-care parte și a*

însemna încovoierile pasagere, produse de cea mai mare greutate în mișcarea obicinuită precum și încovoierile permanente.

Este recomandabil a observa efortele cari se nasc sub greutatea cea mai mare în mișcarea obișnuită, fie măsurându-le, fie deducându-le din încovoierile observate

§. 18. Tuneluri

1. Lumina liberă a tunelurilor trebuie prevăzută astfel că, pe lângă limitele determinate ale gabaritului, să mai rămâie un joc de cel puțin 300 m/m și pentru uă cale dublă un joc de 400 m/m .

2. În curbe, unde există supraînălțare, axa tunelului va trebui astfel deviată către axa linii, în cât ținând compt de jocul necesar, linia de limită a gabaritului să rămână în amândouă părțile egal depărtată de parametrul tunelului.

3. Pentru siguranța lucrătorilor se recomandă a se construi refugiuri spațioase la distanța de 50 m și adică la cale simplă alternativ pe amândouă părțile, iar la cale dublă se vor construi una în fața alteia. Acestea pentru a fi lesne vădute se vor vopsi cu alb.

§. 19. Pasage la nivel

1. Unghiul sub care taie un drum linia la înălțimea șinei să nu fie mai mic ca 30° .

2. Pavarea spațiului între șine să se facă fără mare bombament.

3. Trecerea unei strade trebuie făcută orizontal pe uă lungime astfel ca căruțele să poată sta orizontal înainte de a ajunge animalele trăgătoare cu oiștea la șină.

§. 20. Spațiu liber pentru roți la pasage.

1. La trecerea drumurilor peste uă linie cu «distanța între șine de $1,435$ trebuie ca spațiul pentru buza roței să fie de 67 m. m. lat și cel puțin 38 m/m adânc (să se vază și § 8).

2. La trecerea peste uă linie cu distanța între șine mai mare trebuie ca spațiul pentru buza roței să fie mărit peste 67 m/m cu uă creștere corespunzătoare la distanța între șine.

3. Acest spațiu liber pentru buza roței trebuie astfel făcut ca la trecere, animalele să nu rămână înțepenite cu potcoavele înăuntru.

4. Contra șinele nu sunt indispensabile pentru formarea spațiului liber.

§. 21. Barieri

1. Pasagele de nivel trebuie prevăzute cu barieri vizibile la uă distanță potrivită de cale.

2. Trecerile pentru pietoni pot fi prevăzute cu cruci, sau alte mijloace de închidere.

§. 22. Barieri manevrate la distanță.

1. Barierele cari sunt la uă distanță mai mare de cât 50 m de canton se pot face numai în cazul când trecerile nu sunt frecventate.

2. Cantonierul care servește astfel de bariere trebuie să le poată observa din locul său de ședere, sau să le păzească în ori-care alt mod.

3. Barierele manevrate la distanță trebuie prevăzute cu un clopot, cu care se va suna înainte de închidere și se recomandă a așeza clopotul astfel ca la închidere să sune singur.

4. Aceste bariere să fie astfel ca să se poată ridica și lăsa, adică închide și deschide, chiar cu mâna; se recomandă însă a se adopta un semnal care să arate cantonierului că bariera s'a deschis cu mâna.

5. Clopotul, precum și mecanismul de închidere și deschidere al Barierei cu mâna poate să lipsească în cazul când, bariera este la $7 \text{ m. } 500$ departe de șină.

§. 23. Ingrădiri

1. Ingrădiri sunt necesare numai acolo unde paza nu este îndestulătoare pentru oprirea oamenilor și animalelor de a trece peste linie.

2. Între linia ferată și astfel de drumuri cari sunt așezate la aceiași înălțime cu linia, sau mai sus este necesar a se construi șanțuri arucându-se pământul într'ua parte.

§. 24. Stâlpi hectometrici

Pe linie trebuie așezate semne la distanțe de câte 100 m .

§. 25. Indicatori de declivități

Pantele principale ale liniei trebuie însemnate cu indicatori.

§. 26. Para-zăpezi

La așezarea liniei trebuie a se prevedea măsurile necesare contra zăpezii, depusă de vânt și contra avalanșelor.

§. 27. Zone de siguranță

1. În păduri, precum și prin fânețe, grâne, etc. este necesar a se lăsa pe ambele părți ale linii, zone lipsite de ori ce fel de plantațiuni, avînd scopul de a împiedica întinderea focului în caz de incendiu.

Lățimea acestor zone se va determina dupe localități.

2. Acelaș scop se poate ajunge prin construirea de șanțuri la aceiași depărtare de cale și curățate de plantațiunile cari s'ar putea aprinde lesne.

3. Rădăcinele cari ar fi periculoase liniei trebuie depărtate.

b) Construcțiunea Căii curente.

§. 23. Declivități

1. Declivitățile nu trebuie să fie mai mari de $\pm 5\%$ sau $1:40$.

2. Schimbarea de înclinațiune să se facă prin ajutorul unor curbe cât se poate de plane.

Pentru aceste curbe se va alege uă rază care să nu fie mai mică de 2000 m.

3. Intre pante, sau între rampe de 5‰ (1:200) și mai mari, la cele d'ântăiu însă numai când lungimea uneia din ele trece peste 1000 m., să se construiască uă linie orizontală și, dacă este posibil, de lungimea unui tren de marfă.

§. 29. Curbe

1. Raza curbelor în linie liberă să se aleagă cât de mare posibilă.

2. Raze de 300 m. sunt permise numai ca escepțiune.

3. *Raze mai mici de 180 m. sunt neadmisibile.*

4. Curbele de tranzițiune între linia dreaptă și între linia curbă se recomandă a avea forma parabolică.

5. Deosebitele curbe ale linii trebuiesc să treacă treptat una într'alta.

6. Intre curbele contrarii ale unei linii este bine a se lăsa uă linie dreaptă atât de lungă ca vagoanele să poată trece treptat și ușor în cealaltă curbă, în ori-ce caz însă ea trebuie să fie de cel puțin 10m.

7. În linii cu înclinaure mare este mai bine a se face curbele plane și schimbarea de înclinațiune să se facă, dacă e posibil, în linie dreaptă.

§. 30. Gabarit

1. *Gabaritul spațiului liber pentru cale curentă, este desenat la stânga pe figura 1. (A se vedea pl. I).*

2. *La construcțiunile noi, la reconstruiri sau la reparațiuni mai mari, treptele de desubt ale secțiunei prescrise se vor înlocui cu liniile oblice însemnate pe figură.*

3. Distanța prescrisă de 150 m/m (fig. 2) a părților înălțate d'asupra muchii superioare a șinei și aflate pe partea esteroară a linii, se poate reduce la 135m/m când partea înălțată este strâns legată cu șina.

§. 31. Distanța între linii.

1. *La liniile duble în cale curentă distanța de la axa unei linii până la axa celei lalte nu trebuie să fie mai mică de 3m.500. Dacă la cele două linii se mai adaogă încă una, atunci distanța de la axa linii a doua până la axa liniei a treia să se ia de cel puțin 4m.00.*

2. *Dacă se vor așeza mai multe linii una lângă alta atunci distanța între fie-care două perechi de linii, măsurată între axele liniilor învecinate, să fie de cel puțin 4m.00. Această distanță este necesară și pentru două linii așezate una lângă alta și cari linii sunt independente una de alta.*

3. La construirea liniilor noi pentru a obține lumina prescrisă, este bine a se lua între fie-care două linii, de la axă la axă uă distanță de cel puțin 4m.00.

4. La liniile de racordare trebuiesc prevădute semnale în locurile unde distanța de la axă la axă este de 4^m00. Traversele de gardă trebuiesc a se așezate la uă distanță de cel puțin 3^m00 de la semnale.

§. 32. Lățimea platformei

Lățimea platformei trebuie ast-fel prevădută, ca punctul de intersecție, al unei linii dusă prin muchile inferioare ale șinelor cu linia talusului, să fie la uă distanță de minimum 2^m00 de la axa linii învecinate.

§. 33. Așezarea căei.

1. Platforma, la înălțimea muchilor inferioare, ale șinelor, trebuie așezată cu 600^m/m mai sus de cât nivelul apelor celor mai mari, afară de părțile unde s'au luat măsuri contra inundațiunilor.

2. Platforma căei să fie asigurată cu scurgeri pentru apă.

3. Se recomandă de a nu garnisi platforma cu material impermeabil pentru balastarea căei și dacă se întâmplă că se găsește ast-fel de material, trebuie înălăturat și înlocuit cu material permeabil.

c) Construcțiunea stațiunilor

§. 34. Gabarit

1. *Pentru liniile stațiunilor prin cari vor trece trenuri se recomandă a se păstra cel puțin limita spațiului liber desenat la dreapta în fig. 1, observând însă creșterea distanței între șine, precum și supra înălțarea șinei exterioare.*

2. Pentru liniile de trecere, ale stațiunilor se recomandă a se observa gabaritul desenat la stânga în fig. 1.

3. *La lucrări noi, măsura de înălțime de la scara a treia a gabaritului trebuie luată egală cu 1^m120; asemenea la reconstruire sau reparațiuni mai mari scara de desubt a secțiunei prescrise, trebuie înlocuită prin liniile trase oblic.*

4. Distanța prescrisă de 150^m/m (fig. 3) a părților înălțate d'asupra muchelor superioare ale șinei, aflate pe partea esteroară a liniei se poate reduce la 135^m/m când partea înălțată e strâns legată cu șina.

§. 35. Dispozițiunea stațiunilor

1. Lungimea stațiunilor trebuie să fie ast-fel prevădută ca, observând linia de legătura a doua direcțiuni, să poată cuprinde în lungimea ei amândouă trenurile cari merg în aceste direcțiuni.

2. Stațiunile cari posed uă linie de garagiu servind pentru încrucișare și pentru înlesnirea de liberă trecere a trenurilor fără oprire în acea stațiune, trebuie de obicei așezate în linie dreaptă și orizontal, nici uă dată însă să nu aibă uă înclinaure mai mare de 2,5 ‰ (1:400), afară de liniile cari servesc la aranjarea vagoanelor, precum și macazurile respective de distribuire.

3. Acolo unde trebuiesc să se încrucișeze trenuri foarte lungi, macazurile de la sfârșit poate să aibă uă înclinare mai mare de $25^{\circ}/_{00}$ (1:400).

4. Pentru stațiunile mari se recomandă dispozițiunea de stațiuni de manevrare și în general legătura semnalelor de intrare cu macazurile de intrare.

5. În stațiunile mari localul pentru circulațiunea persoanelor, trebuiesc despărțit de al trenurilor de marfă.

6. E de dorit a se introduce dispozițiuni cari să înlesnească espedițiunea mărfurilor de mare iuțeală cu trenurile de persoane.

7. Este permis ca la șinele din stațiuni să se întrebuințeze dispozițiuni așa ca pasageri să le poată traversa cu ușurință.

8. Se recomandă ca la stațiunile unde se află mare mișcare și mai cu seamă la acele stațiuni prin cari trec trenuri fără oprire, să se întrebuințeze mijloace cari să oprească călătorii de a traversa linii nepavate.

§. 36. *Stațiuni intermediare.*

1. Stațiunile intermediare trebuie să împlinescă următoarele 4 condițiuni:

a) Trenuri cari nu au oprire să poată trece înainte cu siguranță,

b) Ca trenurile să nu treacă fără trebuință prin curbele de garagiu.

c) Ca trenurile să poată devia unul de altul.

d) Ca trenurile să întâlnească cât se va putea de mai puține macazuri pe la vârf.

2. Stațiunile intermediare să aibă, afară de cele două linii principale, de regulă, cel puțin uă a treia și să se reserveze loc pentru a patra.

3. Pentru stațiuni intermediare mai mici sunt îndesulătoare clădiri mai restrânse. Tot aici se pot da și înclinațiuni mai mari de cât acelea prevădute în § 35.

4. În ori-ce cas însă, pentru linia care servește a primi vagoane destinate stațiunii, nu trebuie a se admite înclinațiuni mai mari de cât $2^{\circ} 5^{\circ}/_{00}$.

§. 37. *Stațiuni de joncțiune.*

1. La joncțiunea a două sau mai multe căi este de dorit uă reunire desăvârșită a gărilor. Cel puțin gările de persoane să se contopească.

2. Între liniile diferitelor căi și mai cu seamă între liniile de marfă să se stabilească racordări cât se poate de comode.

3. Legătura unei ramuri cu uă cale principală trebuie să se facă în cea parte a stațiuni în care este așezată ramura.

§. 38. *Stațiune de Cap.*

Când mai multe căi să întrunesc într-uă stațiune de cap, atunci se recomandă ca, afară din gara de persoane să se stabilească linii de racordare pentru deose-

bite căi, cari să servească pentru trenurile ce trec prin cea stațiune.

§. 39. *Distanța între căi*

1. În stațiuni depărtarea între căi, de la axă, la axă să fie de cel puțin $4^{\text{m}} 500$.

2. Pentru linii principale, între cari trebuie să se facă peroane, este de dorit a se lăsa uă distanță de cel puțin $6^{\text{m}} 00$. Pentru stațiuni mai mici distanța cea mai mică este de $5^{\text{m}} 00$.

§. 40. *Curbele Macazurilor.*

1. Curbele Macazurilor prin cari trec trenurile să fie construite cu uă rază de cel puțin 180^{m} .

Este de recomandat ca curbele macazurilor de intrare să fie construite cu uă rază mai mare.

2. Între cele două curbe contrare ale unei racordări trebuie să se așeze uă linie dreaptă de cel puțin $6^{\text{m}} 00$ lungime.

3. Când din linii curbe se ramifică macazuri cari vor fi atacate pe la vârf de către trenuri, atunci este recomandat a se stabili uă linie dreaptă de cel puțin $6^{\text{m}} 00$ lungime înaintea ramificațiunii.

4. Supraînălțarea șinei exterioare, poate să fie neglijată la curba de la macaz.

§. 41. *Dispozițiunea macazului.*

1. Ca cea mai practică dispozițiune, pentru macazuri, se recomandă cea cu acele mișcătoare egale și aplicabile pe șina fixă.

2. Vârful acelor să se deschidă de cel puțin $100^{\text{m}}/_{\text{m}}$, sau atât de mult în cât să nu existe nici uă atingere între acul deschis și roate.

3. *La schimbătoarele cari se închid și se deschid singure „cârligele de legătură“ (Einfalhacken) nu sunt recomandabile.*

4. Contragrentățile se dispun de regulă pentru întoarcere.

5. Se recomandă ca schimbătoarele să fie prevădute la vârful acelor cu uă creștere de lărgime de $10^{\text{m}}/_{\text{m}}$.

6. Se recomandă ca distanța între șine și vârful inimei să se păstreze de $1^{\text{m}} 435$ (măsurată la $14^{\text{m}}/_{\text{m}}$ dedesubtul muchii superioare a șinei).

7. *Întrebuințarea de jgheaburi (spurkranzauffauf) la inimile de încrucișare, pentru căile supuse circulațiunii trenurilor, se permite numai atunci, când adâncimea jgheabului este de cel puțin $20^{\text{m}}/_{\text{m}}$ și când pe toată lungimea lui se introduce uă contrașină.*

Dacă se întrebuințează asemenea jgheaburi atunci se recomandă a le dispune egal pentru amândouă roțile aceleiași osii.

8. *Distanța între mușea de deviațiune a contrașinei și vârful inimei să fie de $1^{\text{m}} 394$, observându-se însă usagiul, să se ia această distanță cu $4^{\text{m}}/_{\text{m}}$ mai mică.*

9. *Contrașinele trebuiesc curbate spre interiorul căii la amândouă capetele.*

10. *Schimbătoarele a căror construcțiune, la o pozițiune falsă, face să deraieze roatele, nu trebuiesc întrebuințate pe liniile trenurilor directe.*

§. 42. *Schimbătoarele pentru trei linii*

Schimbătoarele pentru trei linii sunt permise când ele corespunde dispozițiunii semnalelor.

§. 43. *Incrucișeri la schimbătoarele engleze*

1. La încrucișarea a doua linii cu schimbătoare engleză se recomandă ca raportul de încrucișare să nu fie mai mic de 1:10 și atunci inima încrucișerei să se ascuță, dacă e posibil, până la punctul de intersecțiune al muchelor de la șine, și contrașina interioară să se supraridice cu 50^m/m peste muchia superioară a șinei.

2. Pentru raportul de încrucișare al schimbătoarelor engleze, se recomandă în deosebi a se lua 1:9.

§. 44. *Traverse de poliție.*

Intre două linii cari se întâlnesc, trebuie ca la distanța de 3^m 500 de la uă axă până la cealaltă să se așeze un semn, care să determine limita până la care se poate împinge vagoanele, fără ca să se împedice trecerea vagoanelor și mașinelor pe cealaltă linie.

§. 45. *Plăci turnate*

1. La stațiunile cu remize de locomotive este necesar a se prevedea o placă turnată. Pentru aceste plăci se recomandă un diametru de cel puțin 12^m 00.

2. Numai la întrebuințarea exclusivă de locomotive tender va rămâne facultativă întrebuințarea plăcilor.

3. Suportii plăci turnate pentru locomotive trebuie să fie de fer pudlat, fer turnat, sau oțel.

4. Pe liniile de trecere este de dorit ca plăcile turnate să lipsească cu totul.

§. 46. *Platforme rulante*

1. Suportii platformelor rulante întrebuințate pentru locomotive trebuie să fie de ter pudlat, fer turnat (fondu) sau de oțel. Pentru vagoane se poate întrebuința platforme rulante de lemn. La platformele rulante ale căror linii sunt așezate mai jos de nivelul căilor stațiunii, adâncimea să nu treacă peste 500^m/m.

2. *Se recomandă ca pe liniile principale ale stațiunii să nu se întrebuințeze platforme rulante cu groapă.*

§. 47. *Gropi de curățit*

1. Pe liniile cele mai principale gropile pentru curățirea grătarelor trebuie să fie ast-fel dispuse, ca acest lucru să se facă în același timp cu încărcarea locomotivei cu apă și cu materialul necesar pentru ardere.

2. *Gropile de curățit în locurile pe unde pasagerii trebuie să traverseze linia, trebuiesc acoperite.*

3. Gropile de curățit trebuiesc prevăzute cu mijloace pentru scurgerea apei.

§. 48. *Hale și peroane*

1. Pentru trenurile de persoane cari pleacă se recomandă ca gările cele mari să fie prevăzute cu hale. Asemenea trebuie ca peroanele să fie bine pavate.

2. Lățimea peroanelor în hală și înaintea stațiunii să nu se facă mai mică de 7^m 50. Pentru gările principale se va lua pentru peroane uă lățime și mai mare.

3. Toate lucrările stabile aflătoare pe peron, până la uă înălțime de 2^m 500 d'asupra peronului, trebuie să fie departe de mijlocul acelei linii, pentru care este făcut peronul, cu 3^m 00.

4. Înălțimea care se ia pentru peroane, măsurată de la muchia superioară a șinei este de 210^m/m, înălțimea de 330^m m este încă admisă.

§. 49. *Ingrădiri*

1. Stațiunile trebuiesc îngădite după trebuință.

2. Peroanele trebuiesc de asemenea prevăzute cu uă îngădire, ast-fel ca să împedice circulația persoanelor ce ar veni din curtea clădirii de călători.

§. 50. *Scurgerea apelor*

Trebuie să se ia măsuri pentru a se face scurgere radicală a apelor și a altor murdării din stațiune.

§. 51. *Fontâni*

Se recomandă a se prevedea fântâni necesare pasagerilor în apropiere de peron.

§. 52. *Clădirea de călători*

1. În clădirile de călătorit ale gărilor mai mari sunt necesare următoarele încăperi: uă sală în față care să fie în legătură cu ghișeul pentru bilete de drum și cu ghișeul pentru biletele de bagage și cu sala de bagage, și cel puțin două săli de așteptare, precum și un spațiu pentru serviciu și pentru șeful stației, și încăperi corespunzătoare serviciului stațiunii.

2. Sălile de așteptare, precum și sălile pentru primirea și predarea bagagiului să fie în legătură strânsă cu peronul.

3. La gările de trecere trebuie să se ia ast-fel de măsuri, ca pasagerii fiind pe peron să poată găsi ghișeul de bilete și sala pentru păstrarea bagagiului și să poată eși din gară fără ca să fie siliți a trece prin sălile de așteptare

(va urma)

Tradus de

L. Podhorschi, inginer.