

### III.

## EXTRASE DIN PUBLICATIUNILE STREINE

# Convențiuni tehnice ale Uniunii Căilor ferate Germane

PENTRU

## Construcțiunea și dispozițiunea serviciului drumurilor de fer principale

(Fine)

### § 156. *Condițiuni de plecare*

1. Plecarea trenurilor trebuie semnalată, prin mijloacele electrice, stațiunii apropiate.

2. Dacă se întâmplă neregularități în ordinea circulațiunii pe liniile cu uă singură cale (la încrucișări sau la așteptarea unui alt tren), sau dacă dintr'o cauză oarecare, o linie dublă este exploatată, un timp oarecare ca linie simplă, atunci trebuie ca înainte de plecarea trenului în direcțiunea stațiunii, să se facă întrebarea dacă trenul poate să plece, și plecarea se va face numai atunci când se va primi un răspuns afirmativ. Trenurile de ajutor fac excepție.

3. Trenurile cari servesc pentru conducerea persoanelor nu trebuiesc lăsate a pleca înainte de timpul arătat în planul de circulațiune.

4. Plecarea să nu se facă până când ușile nu s'au închis și până când semnalul de plecare nu s'a dat.

5. Se recomandă cu insistență, a se lua măsuri, ca plecarea trenurilor unul după altul să nu se facă imediat ci numai după un interval de timp.

6. Dacă plecarea va fi regulată după un interval de timp, atunci timpul de plecare trebuie ast-fel calculat, ca trenul mergând reglementar, să sosească la stațiune cel puțin cu 5 minute mai târziu de cât cel care a plecat înainte. Când un tren a trecut locul de pază, atunci păzitorul trebuie să ție linia 5 minute închisă prin semnalul de oprire.

7. Trenurile care nu merg după orele prescrise pentru circulațiune, trebuiesc semnalizate dacă e posibil printr'un tren ce pleacă înainte.

8. Locomotivele cari circulă goale se vor considera ca trenuri.

### § 157. *Iuțeala mersului*

1. Iuțeala cea mai mare permisă pentru diferitele trenuri, să nu fie întrecută. Trebuie a se întrebuița aparate de control cari să arate mecanicului iuțeala trenului, precum și aparate proprii a supraveghea mersul trenurilor.

2. Trebuie a micșora iuțeala.

a) La schimbătoare când se merge contra vârfului și când schimbătoarele nu sunt zăvorâte;

b) La trecerea de la uă cale pe alta;

c) La trecerea prin încrucișerile la nivel;

d) La trecerea peste podurile învârtitoare.

### § 158. *Ordinea de circulație pentru stațiuni*

Trenurile cari merg pe căi cu uă singură linie, înaintea stațiunilor, unde nu trebuie să se oprească nu trebuie să devieze, după linia ce urmează.

### § 159. *Impingerea trenurilor*

1. Impingerea trenurilor cari au în cap uă locomotivă conducătoare (locomotiva impingătoare nu trebuie atelată cu tenderul spre tren) se poate face când este necesară pentru urcarea unor linii mult înclinate sau pentru mișcarea trenurilor în stațiuni. In aceste casuri viteza de 45<sup>k.m</sup> pe oră, nu trebuie întrecută.

2. Impingerea trenurilor, în capul cărora nu se află nici uă locomotivă, este permisă numai în stațiuni la trenurile de lucru, la mergerea la ateliere și în casuri de urgență. In aceste casuri să nu se întreacă iuțeala de 24 kilometre pe oră, și în afară de stațiuni trebuie ca un conductor să meargă în primul vagon al trenului.

### § 160. *Mergerea locomotivei cu tenderul înainte*

1. Mergerea locomotivelor cu tenderul înainte este permisă pentru toate trenurile însă numai cu iuțeală de cel mult 45<sup>k.m</sup> pe oră.

2. Locomotivele-tender pot merge atât înainte cât și înapoi cu aceeași iuțeală.

### § 161. *Trenuri speciale*

1. Când un tren special pleacă dintr-ua stațiune, trebuie a se anunța, prin mijloace electrice, stațiunea apropiată și a se vedea dacă plecarea se poate face. Excepție fac numai trenurile de ajutor.

2. Dacă trenul special este semnalizat de un tren plecat înainte, atunci șeful acestui tren trebuie să-l anunțe la stațiunile unde trenul se opresce.

3. Trenurile speciale, atunci când linia nu este păzită pe deplin, și când nu s'a semnalizat cantonierul d'inainte, și când stațiunii apropiate nu s'a anunțat deslușit și reglementar trebuie ca să meargă cu uă iuțeală potrivită și cu băgare de seamă.

### § 162. *Trenuri de lucru și Locomotive isolate*

1. Trenurile de lucru și locomotivele isolate, afară de locomotivele de ajutor, nu trebuie să circule de cât după dispozițiunile direcțiunii și la intervale de timp determinate. Trebuie a se lua dispozițiuni ca circulațiunea unor astfel de trenuri să fie cunoscută cel puțin de ambele stațiuni cari limitează linia de parcurs. Această prescripțiune se raportează și la vagoane și la Dresine ele trebuiesc însoțite de un funcționar răspunzător.

2. Trenurile de lucru și locomotivele cari merg de la uă stație la alta trebuiesc semnalizate ca și trenurile speciale.

### § 163. *Locomotive și vagoane de ajutor*

Locomotivele de ajutor trebuiesc stabilite la distanțe de 100 km. și în tot-deauna gata de plecare.

2. La stațiunile unde se găsesc astfel de locomotive trebuie să se afle și mijloacele necesare pentru desfacerea și așezarea linii la cas de deraiare. Pentru acest scop se recomandă ca stațiunile mari să fie prevăzute cu vagoane de ajutor echipate cu instrumentele necesare.

### § 164. *Personalul trenurilor*

1. *Funcționari cari însoțesc trenul trebuie să fie supuși în timpul mersului unui singur șef.*

2. Personalul trenului trebuie astfel împărțit ca să poată supraveghia toate părțile trenului, și ca să poată comunica între ei și cu mecanicul.

3. Mecanicii și șefii de trenuri trebuie să fie prevăzuți cu ceasornice esacte și așezate după timpul prescris în planurile serviciului circulațiunii.

### § 165. *Locomotive și vagoane în repaos*

1. Locomotivele încălzite trebuiesc tot-deauna supra-

veghiate, tot-deodată, când ele se află în repaos înaintea unui tren sau ori unde, trebuie ca regulatorul să fie închis, culisa pusă în liniște și frâna de la tender strânsă.

2. Vagoanele cari stau peste noapte, și cari nu pot avea uă supraveghere îndestulătoare, trebuiesc calate prin mijloace potrivite.

### § 166. *Intrebuințarea fluerului cu aburi și a robinetelor de curățire*

Intrebuințarea fluerului cu aburi trebuie mărginită în casurile prescrise de reglemente; deschiderea robinetelor de la cilindre și robinetelor de probă în apropiere de drumuri cu circulație mare și în apropierea pasagelor de nivel va trebui evitată pe cât se va putea.

### § 167. *Călătoria pe locomotivă*

Afară de acei însărcinați cu serviciul locomotivei nu este permis nimărui a călători pe locomotivă fără permisiune.

### § 168. *Examinarea mecanicilor*

1. Conducerea locomotivei trebuie să fie încredințată numai acelor persoane cari au lucrat cel puțin un an într-ua fabrică de locomotive și cari, după un timp de cel puțin un an de învățetură, prin examinare și prin mergerile de probă s'au găsit ca buni.

2. Focarul să fie exercitat cu conducerea locomotivei așa în cât la casuri de nevoie să poată opri.

### § 169. *Visita exterioară a locomotivelor și tenderelor*

1. *O revisiune exterioară a locomotivei și tenderului trebuie să aibă loc:*

a) *La toate locomotivele și tenderele noi înainte de a se pune în circulație;*

b) *După uă reparațiune mare a cazanului;*

c) *Cel mai târziu trei ani de la prima rivizuire.*

2. Cercetarea să se facă asupra tuturor părților locomotivei și tenderului, pentru aceasta se recomandă uă desvelire a cămășei cazanului.

3. Trebuie a se ține registru despre rezultatul cercetărilor.

4. Reparațiunile mari ale locomotivei, cari cer uă demontare a părților mișcătoare și care este legată cu uă cercetare exterioară a cazanului, se vor socoti ca revisuire.

### § 170. *Incercarea cazanului prin presiune hidraulică*

1. *Incercarea cazanului prin presiune hidraulică trebuie să aibă loc:*

a) *La cazanurile noi ale locomotivelor, înainte de punerea lor în circulațiune;*

b) *Dupe reparațiunile mari ale cazanului.*

c) *Cel mai târziu dupe 6 ani de la întâia probă.*

2. La probele de presiune trebuie ca cazanul să fie desfăcut de cămașe și ca probă să se facă cu ajutorul unei prese hidraulice. Presiunea de probă să întrecă

presiunea cea mai mare a aburului, permisă cu cel puțin 3 atmosfere și cu cel mult 5 atmosfere.

3. Cazanurile care după această probă au rămas deformate să nu se întrebuițeze cu această formă.

4. La fie-care probă care se face asupra cazanului trebuie a se examina esactitatea manometrului și a greutății de la ventile.

5. Presiunea de încercare trebuie măsurată cu un manometru de control verificat din timp în timp.

6. Despre rezultatele obținute trebuie a se ține un registru.

7. *Cea mai înaltă presiune a aburului autorisată găsită la probele făcute, trebuie însemnată ast-fel ca mecanicul să o poată vedea eu înlesnire.*

#### § 171. Revisuirea interioară

1. Cel puțin după opt ani de la punerea în mișcare a locomotivei, trebuie să se facă uă revisie interioară a cazanului locomotivei, și la această revisie se recomandă ca țevile de încălțit să se demonteze. La cel puțin 6 ani să se reînnoiască această revisie.

2. Asupra rezultatelor obținute să se țină registrul.

#### § 172. Revisia vagoanelor

1. Fie-care vagon trebuie revizuit cu de amăruntul din timp în timp, la care revisie trebuie să se demon-teze lagărilor, arcurile și osiile.

2. Această revisie se va face la doi ani de la pu-nerea în circulație a vagonului, sau de la ultima re-visie. La vagoanele de persoane, de bagage și de poștă, această revisie se va face după fie-care parcurs de 30000 kilometri.

### D) SEMNALE

#### § 173. Corespondența electrică între stațiuni

1 *Pentru înțelegerea între stațiuni, fie-care linie trebuie prevădută cu telegraf.* Pentru aceasta se recomandă aparatul lui Morse care, când este în miș-care se aude.

#### § 174. Corespondența electrică cu păzitorii de cale.

1. In lungimea linii trebuie a se instala sonerii prin mijlocul cărora cantonierii dintre două stațiuni pot fi înscințați despre plecarea trenului.

2. Se recomandă că aceste sonerii să servească și pentru înțelegerea cu stațiunea apropiată precum și pentru cererea de ajutor la cas de trebuință.

3. Semnalele optice sau acustice continue nu sunt de neapărată trebuință dacă există semnale electrice.

#### § 175. Felul semnalelor.

1. Semnalele neapărat necesare sunt :

a) Semnale pe linia curentă și la stațiune.

b) Semnale la trenuri.

c) „ pentru călători.

2. Locomotivele cari merg singure trebuie să observe aceleași semnale ca și trenurile.

#### § 176. Semnale pe cale curentă.

Pentru linia curentă trebuie să se poată da următoarele semnale.

a) linia este liberă, bună pentru circulație.

b) trenul să oprească.

#### § 177. Semnale la stațiuni, semnale de bloc și încrucișerile la nivel.

Pentru a, acoperi stațiunile, blocurile și încrucișerile de linii la nivel trebuiesc a se întrebuița semafore.

2. Cu acestea să se dea următoarele semnale:

a) Trenul să oprească înaintea semnalului.

b) „ poate intra în stațiune, respectiv să treacă pe lângă semnal.

3. La gările principale ar fi de dorit ca să se prevadă semnale cari să facă cunoscut personalului gării trenurile cari pleacă și vin precum și drumul ce trebuie să urmeze.

#### § 178. Semnalele la schimbători și poduri învârtitoare.

1. Fie-care pozițiune a unei schimbătoare de la uă cale principală precum și a podului turnant trebuie să se facă cunoscută printr'un semnal ce ar sta în legă-tură cu podul sau schimbătoarea. Semnalele acestea trebuiesc date uă dată cu mișcarea schimbătoarei sau cu mișcarea podului; semnalele să fie atât noaptea cât și ziua de aceeași formă și culoare, pentru schim-bătoare să nu se aleagă culoarea roșie.

2. La schimbătorile cari sunt afară din stație și cari de obicei nu se țin închise precum și la podurile turnante trebuie ca afară de acest semnal să se afle unu mai departe, astfel ca să poată fi posibil în ori ce cas conductorul locomotivei a opri trenul înaintea schimbătoarei, respectiv înaintea podului.

3. Se recomandă ca aparatul care pune în mișcare semnalul depărtat să fie în legătură cu semnalul schimbătoarei, respectiv al podului și ca acest semnal să se dea pentru linia liberă numai atunci, când schim-bătoarea, respectiv podul, este aședat pentru linia de circulație. Pentru uă asemenea legătură a schimbătoarelor și podurilor, cu semnalele de circulațiune, sem-nalele arătate în alineatul 1 nu sunt necesare.

#### § 179. Semnale la coloanele de apă.

Locul coloanelor de apă trebuie făcut cunoscut la întuneric prin semnale.

#### § 180. Semnalele trenurilor

Trenurile trebuie să poată da următoarele semnale :

a) Semnal pentru cunoașterea capului trenului în intuneric.

1. La circulație pe linia adevărată.

2. La circulația pe linia falsă.

b) Semnal pentru cunoașterea coadei trenului

c) Un tren special vine în urmă.

d) Un tren special vine în direcție opusă.

e) S'a iscat uă întrerupere în conductul electric.

3. Dresinele și vagoanele de lucru pe linia liberă trebuie să fie prevădute cu semnale.

#### § 181. *Semnalele personalului trenurilor.*

1. Personalul trenului trebuie să poată da următoarele semnale :

a) Conductorul locomotivei :

1. semnalul " „Atențiune“
2. " " Strângeți frânele
3. " " Slăbiți "

b) Personalul trenului către mecanic:

1. semnalul " „Atențiune“
2. " " „Oprește“.

#### § 182. *Forma și culoarea semnalelor.*

1. Pentru semnalele de la schimbătoare se recomandă întrebuințarea semnalelor cari se vęd sub aceiași formă atât ziua cât și noaptea. La toate celelalte semnale fixe, ziua numai forma să dea semnalul, iar nu culcarea și se recomandă pentru toate semnalele de oprire adică pentru semnale de stațiuni, sau semnale de distanță, semnalul cu „aripe“.

2. Pentru semnalele vizibile întrebuințate la întineric se recomandă numai culorile : alb, verde și roșu, cari vor avea următoarea însemnare :

*Alb: In ordine. Circulație liberă.*

*Verde: Atențiune. Să se meargă încet.*

*Roșu: Pericol. Oprește.*

3. Pentru semnalele mișcătoare se poate întrebuința și alte culori.

#### § 183.

Se recomandă întrebuințarea capsulelor esplosibile, ca semnale de oprire.

#### § 184. *Frânghia de semnale*

1. La toate trenurile trebuie să fie uă frânghie în legătură cu fluierul de abur sau cu uă sonerie a locomotivei ; această frânghie va trebui, la trenurile de persoane, să se întindă peste tot trenul, iar la trenurile de marfă, cât și la trenurile mixte și militare, frânghia trebuie să ajungă cel puțin până la șeful trenului.

2. Această frânghie poate lipsi la trenurile de persoane prevădute cu frâne continue, sau cu semnale de siguranță cari în cas de desfacere a trenurilor, ar intra de la sine în acțiune și cari afară de mecanic poate fi puse în acțiune și de conductorul trenului, precum și de pasageri.

Traducțiune de

**L. Podhorsky** inginer.