

ficientului lungimei echivalente, pe care 'l obținem înmulțind traviul mecanic cu viteza medie, și divizând prin traviul mecanic în palier, înmulțit cu viteza maximă.

Înainte, greutatea medie a trenurilor era de 480 tone, iar panta medie 1.2%, sau 12 m. pe kilometru, viteza medie 8.5 m. pe secundă sau 30 klm. pe oră, pe când viteza maximă în secțiunile orizontale era de 50 klm. pe oră sau 14 m. pe secundă.

Luând coeficientul de tracțiune 5 klgr. pe tonă, avem pentru coeficientul lungimei echivalente.

$$\frac{480 \cdot (12 + 5) \times 8.5}{480 \cdot (0 + 5) \times 14} = \frac{68.510}{33.600} = 2.04,$$

Dobândim ast-fel pentru întreaga linie:

$$265^k \times 2.04 = 540 \text{ klm.}$$

rezultat aproape identic cu acel al formulei lui Ghega.

Coeficientul lungimei echivalente fiind 2, rezultă că viteza pe secțiunea St. Gothard de 40—50 klm. corespunde celei de 80—100 klm. pe palier și în aliniament, și parcursul mediu de 100 klm. pe și de la St. Gothard,

echivalează cu 200 kil. pe o linie, ce se poate considera în aliniament și palier.

De asemenea trenurile și mașinele kilometrice de la St. Gothard, corespund cu îndoitul aceluși kilometragiu pentru aliniamente și paliere.

Capitalul total al întreprinderii.

Acțiuni	50.000.000
Subvențiuni de la Italia, Germania, Elveția	120.000.000
Obligațiuni	100.000.000
Rezerve, reînouri și alte fonduri	9.000.000
Fondul de construcțiuni (interese acumulate din capitalul à valoir)	1.000.000
	<u>280.000.000</u>

Acțiunile de 500 lei valorează actualmente 850 lei.

Concesiunea este acordată pe 99 ani începând de la 1882, cu posibilitate pentru confederația Elvețiană de a o răscumpăra după 27 ani, adică după 1909.

Cele trei state au dreptul la 50% din beneficiul net, după ce s'ar plăti mai întâiu 7% acționarilor.

după «Engineering»

BIBLIOGRAFIE

CURS ELEMENTAR

DESPRE

CONSTRUCȚIUNEA ȘI ÎNTREȚINEREA CAILOR FERATE

Predat la școala specială de întreținere, de GEORGE N. OPRAN, inginer șef, ediția Direcțiunei Generale C. F. R.

Această lucrare, în prima sa parte e consacrată construcțiunei și întreținerii căii; și cum autorul se adresează unor persoane, care trebuie să câștige cunoștințe cât de precise și cât de repede, considerații tehnice teoretice lipsesc. Descrieri amănunțite însă și numeroase figuri, fac citirea și înțelegerea uvrăgiului ușoară și interesantă.

În cap. I, autorul expune considerațiuni generale asupra lucrărilor de așezare a căii; în cap. II descrie materialele de cale.

Cap. III, IV și V tratează despre așezarea căii, a schimbătorilor de cale și accesoriilor.

În cap. VI și VII se descriu lucrările de artă și gările.

Cap. VIII și IX tratează despre lucrările efectuate cu coloanele de întreținere în caz de înzăpădiri etc. și despre întreținerea, propriu zisă, a căii.

Cu mare precizie sunt stabilite aici principiile generale, din care cu ușurință se pot deduce și varia la infinit regule pentru întreținere în fie-care caz anume.

În partea a doua a cursului (apendice) sunt coprinse numeroase date de o importanță incontestabilă.

Enunțarea capitolelor, va arăta și mai bine interesul practic, ce presintă această a doua parte.

Calitatea și dimensiunea materialelor; condițiuni pentru executarea lucrărilor; caele de sarcini; Fabricarea cărămizilor, ferului, oțelului.

Din cele expuse, se vede planul simplu și logic avut în vedere de autor, care a știut să grupeze într'un cadru cu aparențe modeste o materie așa de variată.

Uvrăgiul e venit la timp, pentru toți doritorii răspândirii cunoștințelor practice în importanta ramură a căilor ferate.

Autorii de lucrări tehnice, cari doresc să se dea seamă de publicările lor, sunt rugați să adreseze un exemplar Redacțiunei Buletinului.

DEFECTARILE FOCARELOR DE OTEL INCERCATE DE C. P. L. M.

Fig. 1.

Locomotiva No. 2344 (Partea dreaptă)

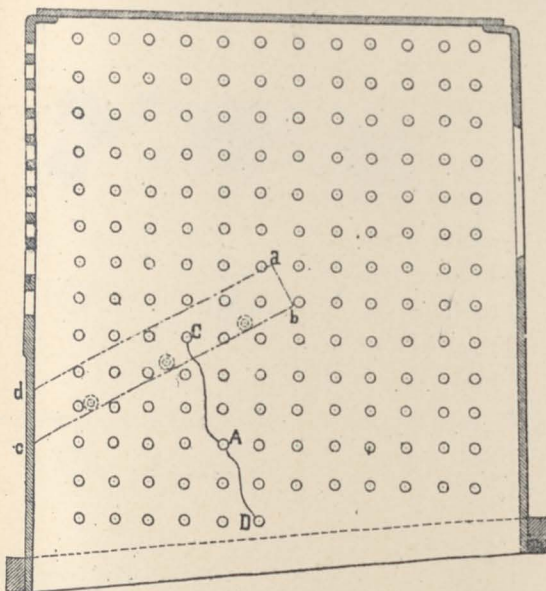
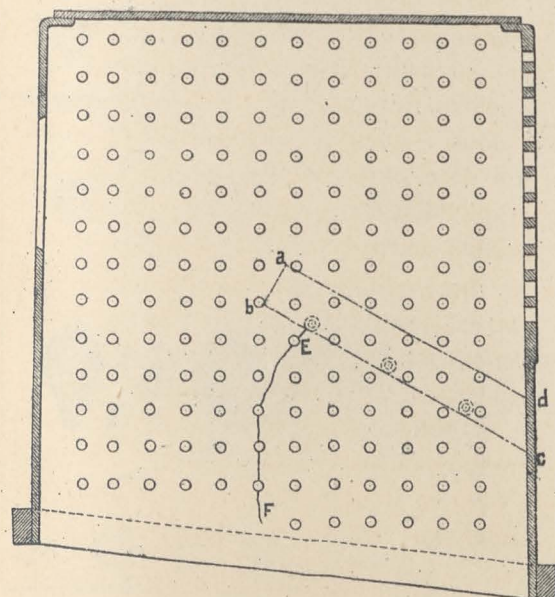


Fig. 2.

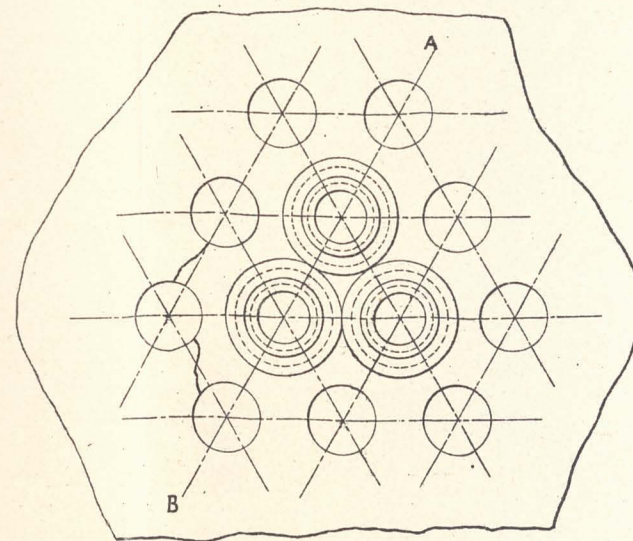
Locomotiva No. 1737 (Partea stângă)



abcd reprezintă suprafața de contact a bolțel de cărămidă.

REPARATIUNI ALE INTERSTICIILOR PLACEI TUBULARE

Fig. 3.



SECȚIUNEA AB.

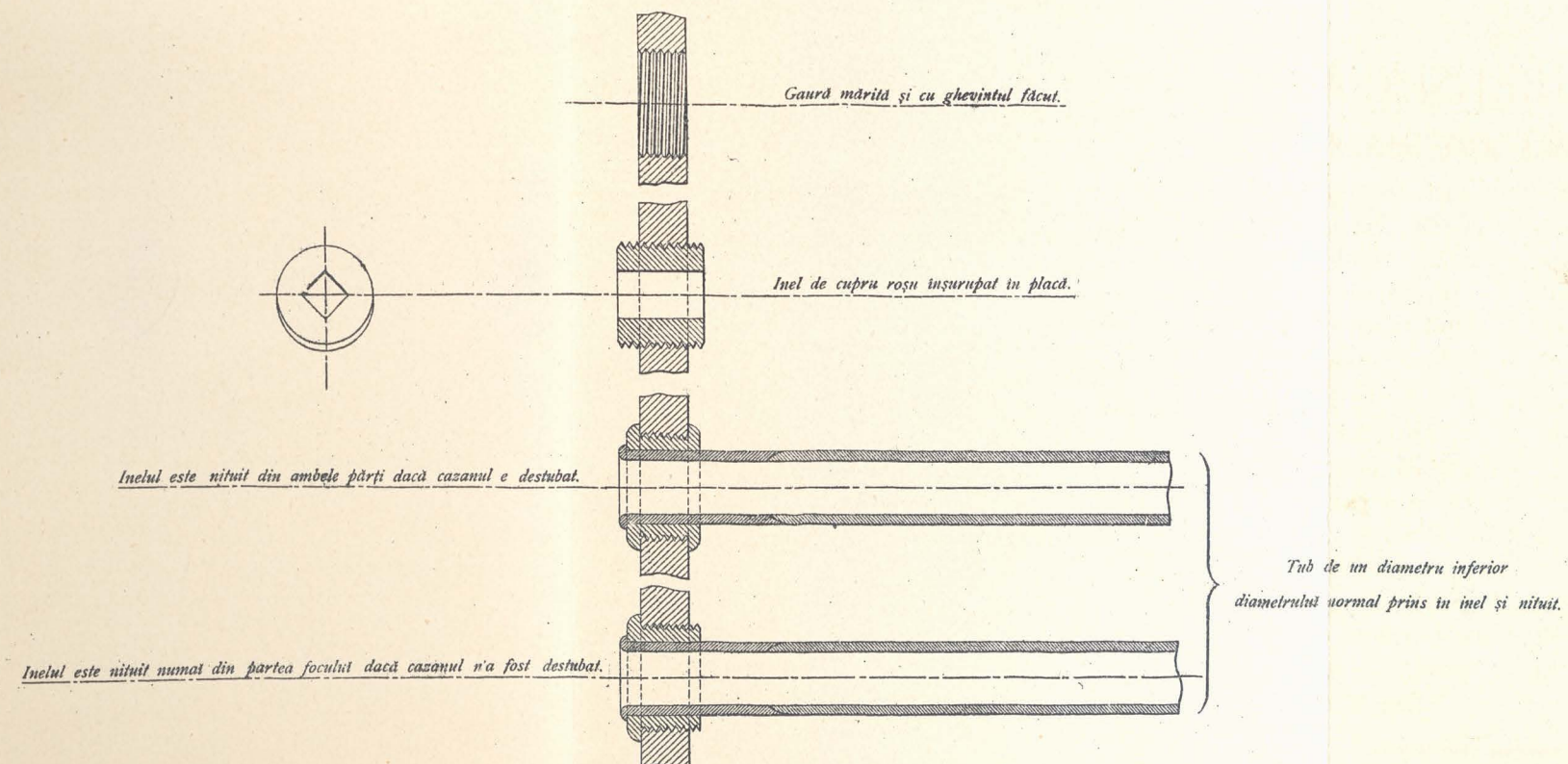
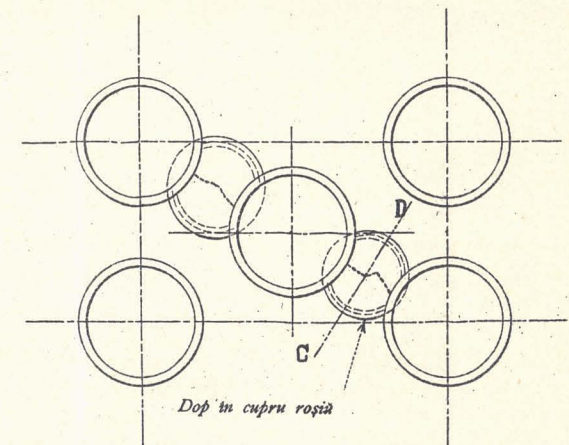


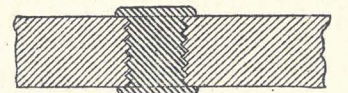
Fig. 4.



Dop în cupru roșu

SECȚIUNEA CD

Dop în cupru roșu,



SECȚIUNE

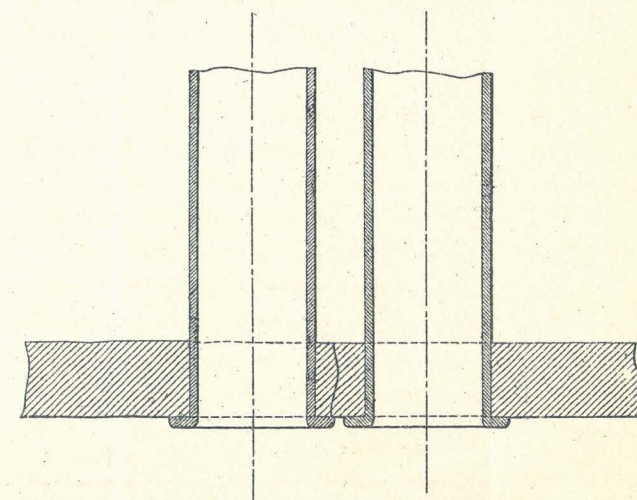


Fig. 1. SECTIUNEA GH.

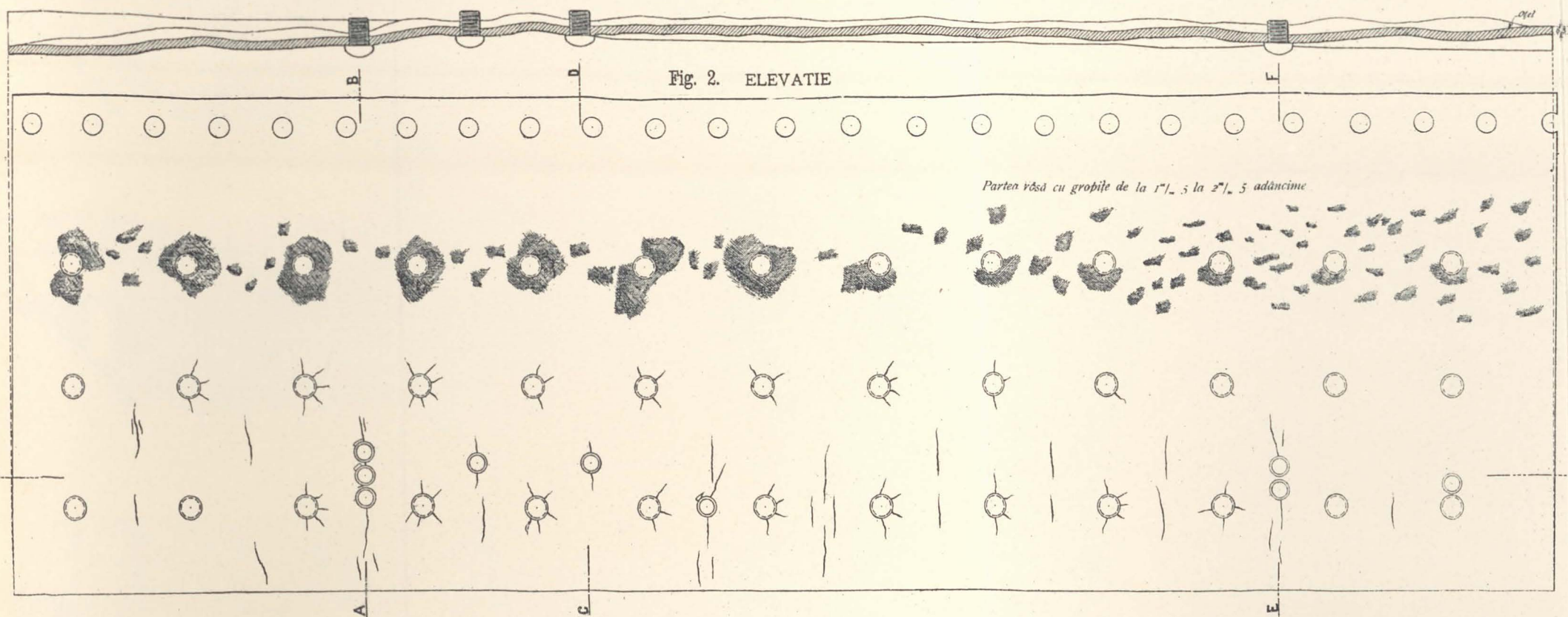
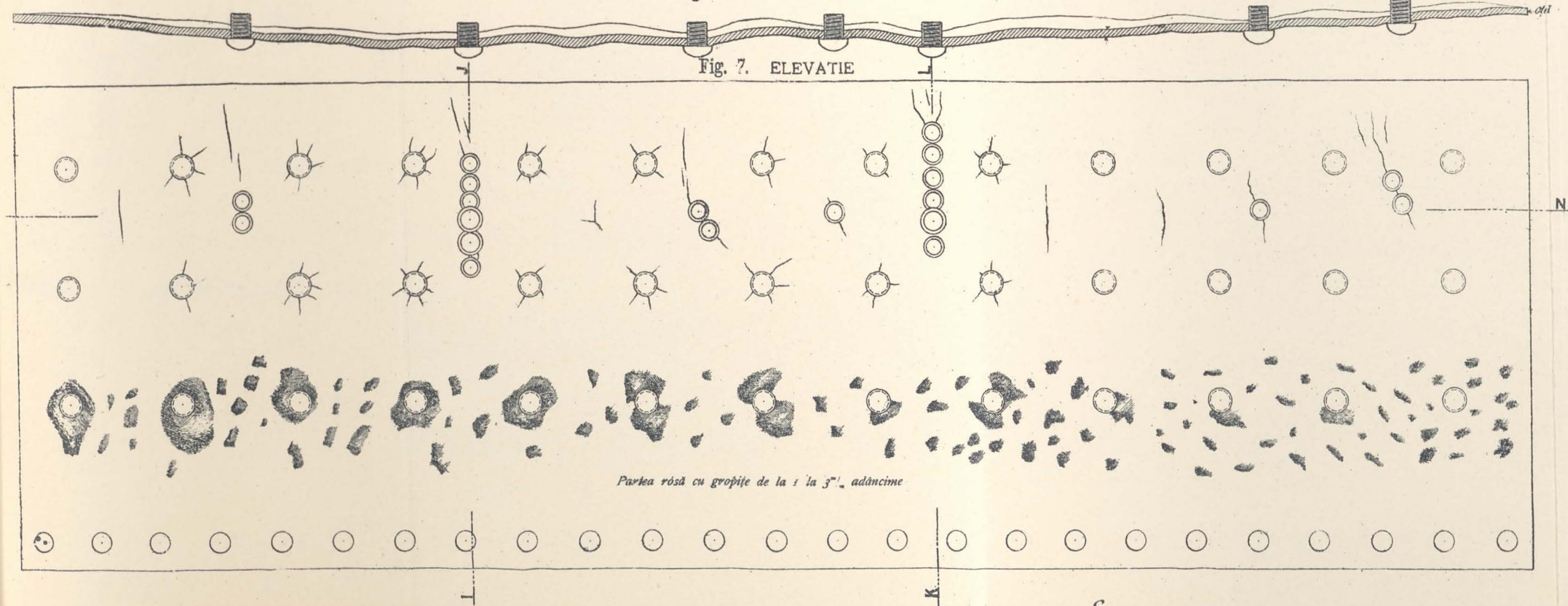
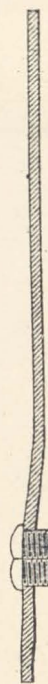


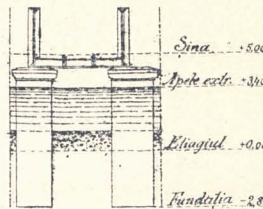
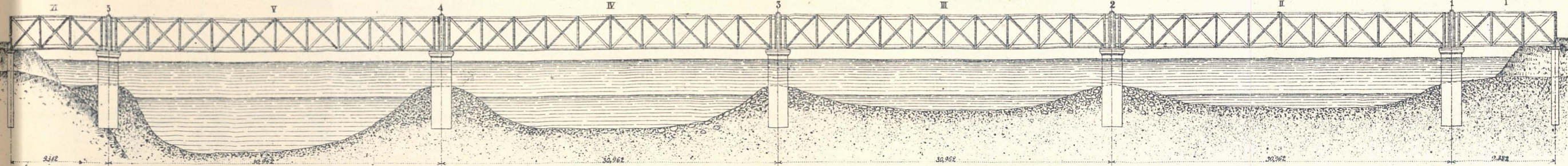
Fig. 6. SECTIUNEA MN.

Fig. 3.
SECTIUNEA AB.Fig. 4.
SECTIUNEA CD.Fig. 5.
SECTIUNEA EF.Fig. 8.
SECTIUNEA IJ.Fig. 9.
SECTIUNEA KL.

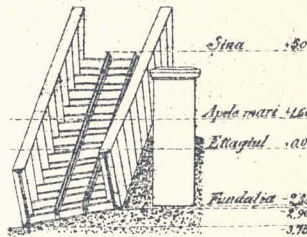
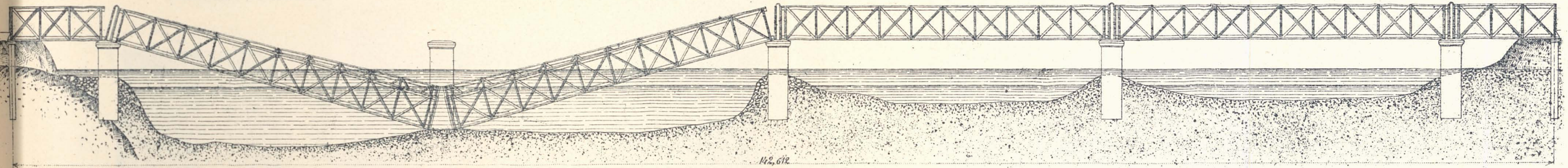
Scara.

0,1 0,05 0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 0,6 0,7 0,8 0,9 metru.

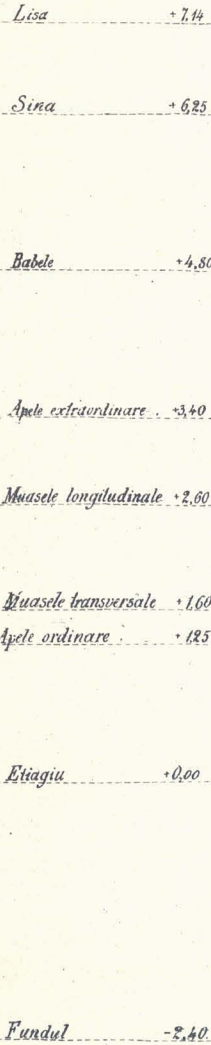
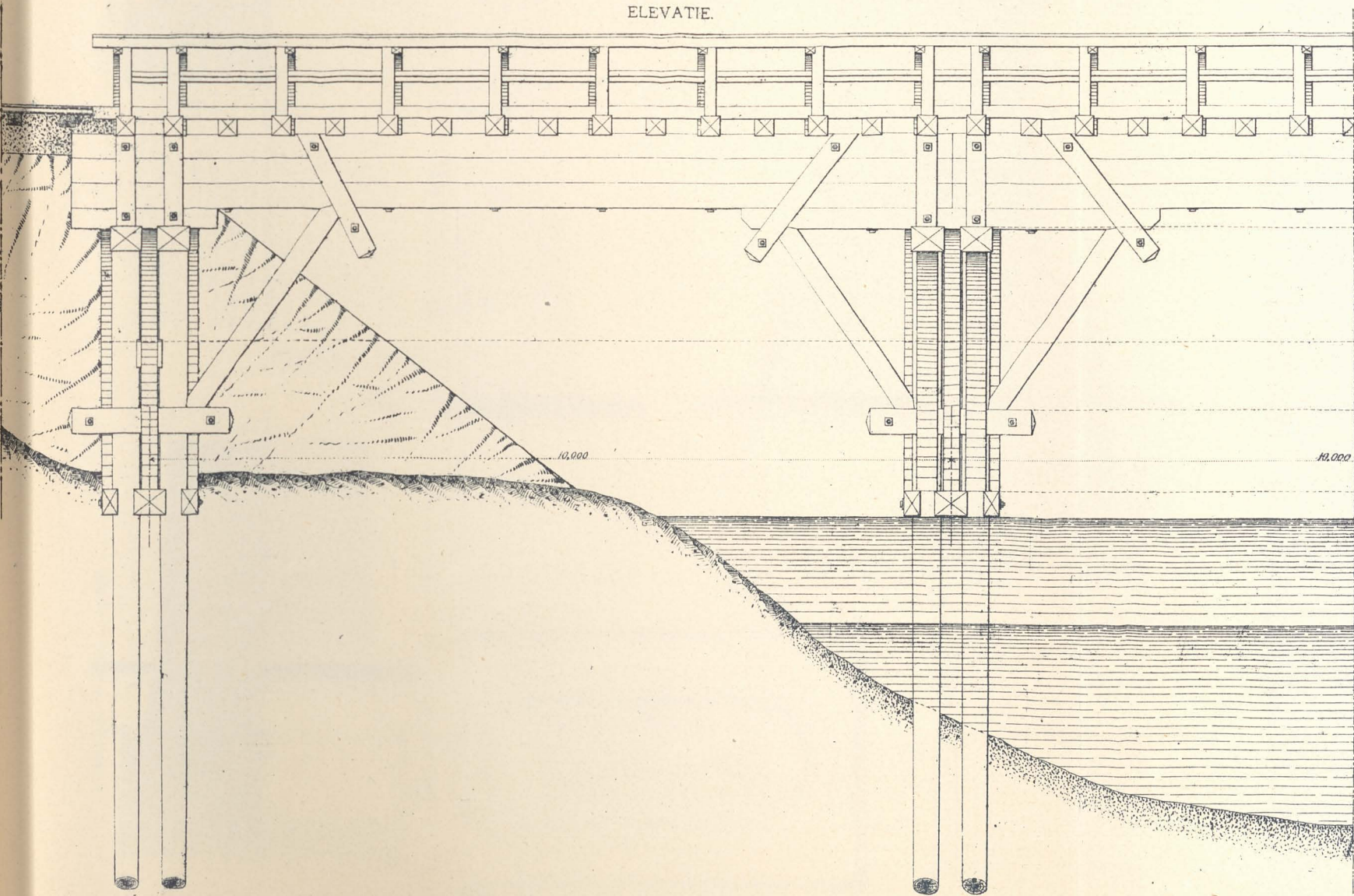
PODUL VECHIU PESTE ARGES



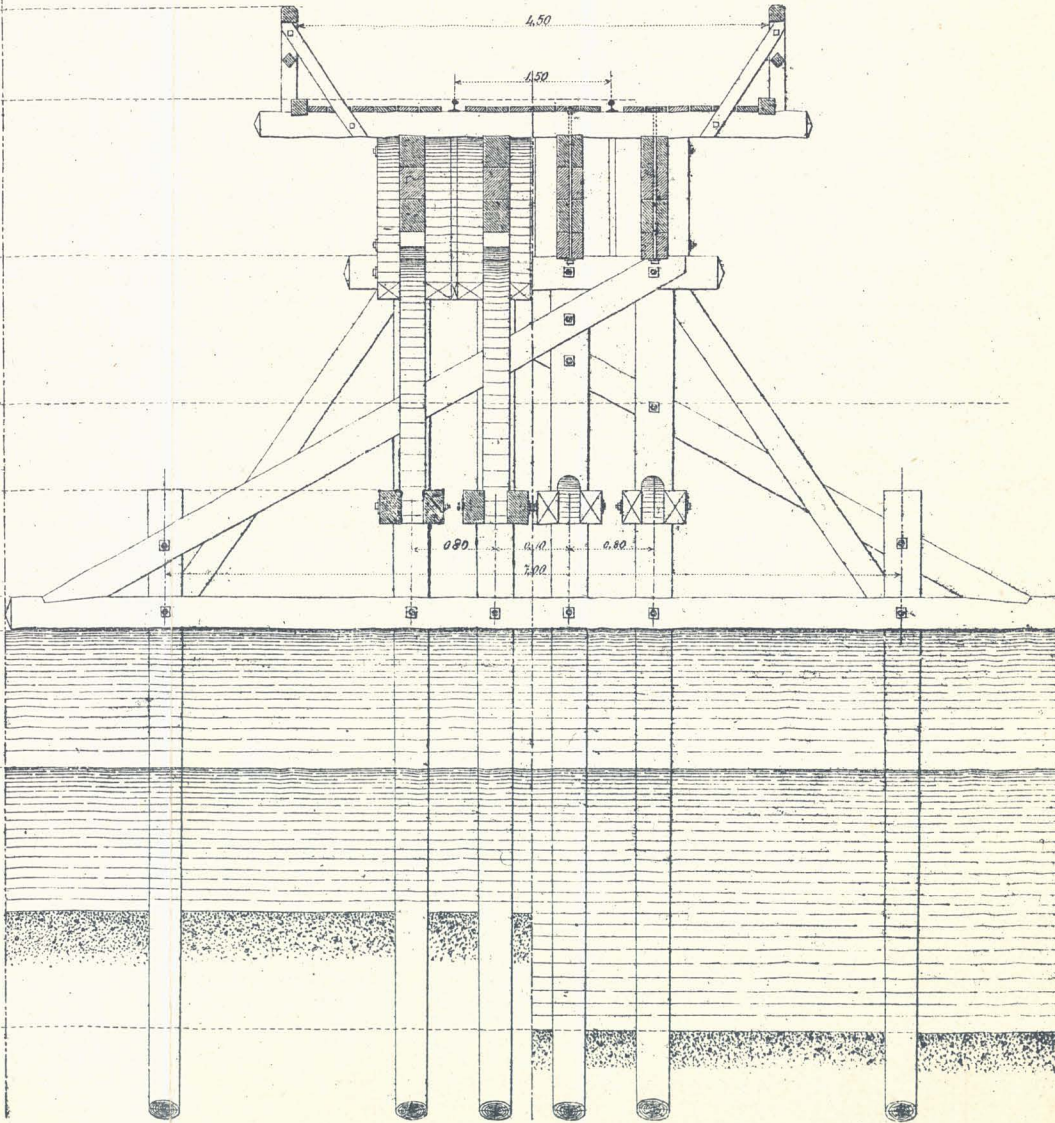
PODUL VECHIU PESTE ARGES CAZUT



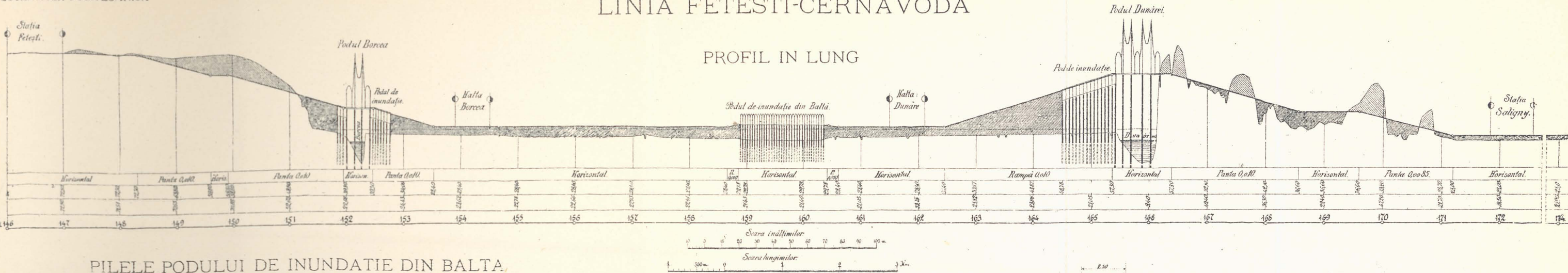
PODUL PROVISORIU PESTE ARGES



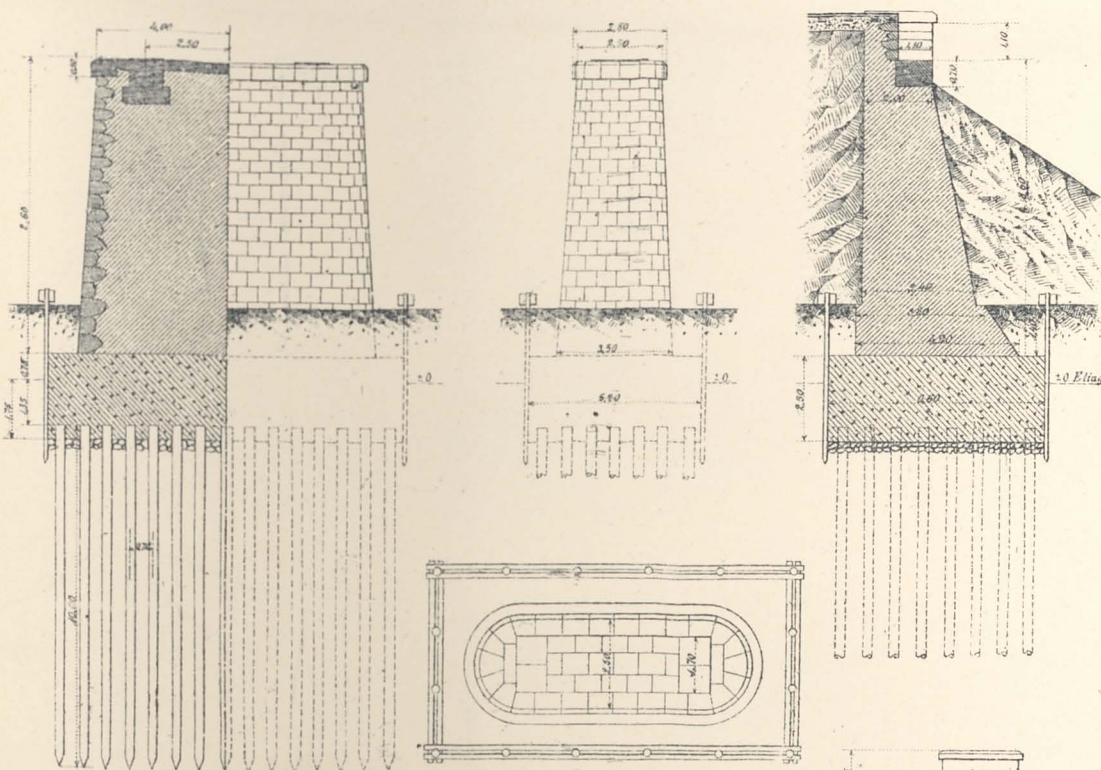
SECTIE TRANSVERSALA



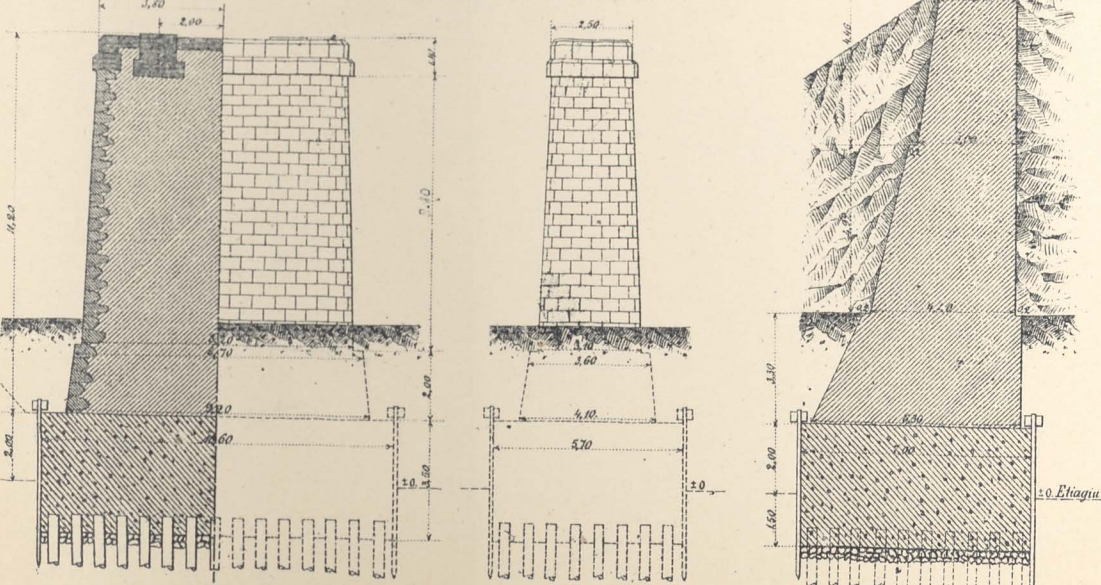
LINIA FETESTI-CERNAVODA



PILELE PODULUI DE INUNDATIE DIN BALTA.



PILELE PODULUI DE INUNDATIE DE LANGA DUNARE



PILELE PODULUI DE INUNDATIE DE

LANGA DUNARE

