

# NOTIȚA

ASUPRA

## LINIEI A DOUA INTRE BUCURESCI ȘI PLOESCI

Construcțiunea unei a doua linii între București și Ploesci să impunea prin faptul creșterii traficului de de pasageri și de mărfuri.

În adevăr de la 1886—1895 numărul călătorilor a crescut de la 293.000 la 831.000, iar al vagoanelor mișcate anual în București a sporit de la 66.000 la 105.000, pe când gările dintre București Ploesci, pe unde e maximul traficului au rămas neschimbate.

Gara București care primește zilnic 48 trenuri de călători și în medie are 700—800 vagoane de manevrat dispune un număr de 18 km. linii de garagiu care-i sunt absolut insuficiente, cele l'alte gări cari n'au de cât patru cinci linii de garagiu cu lungimi de 4—7 km. n'au de cât pe jumătate din lungimile neapărate trebuitoare.

Se vede de aci câtă turburare se aducea mersului trenurilor prin întârzierea unui singur tren.

O circumstanță fericită favoriză înființarea unei a doua linii între București și Ploesci, acesta era lipsa de lucrări de artă mai importante.

Podul peste Ialomița reconstruindu-se s'a profitat de împrejurare pentru al face pentru o linie dublă, podul vechiu de peste Colentina ale cărui culee erau înclinate pe verticală cu 0,15 m. către axul gârlei și cu fundații absolut insuficiente (0 50 sub fundul gârlei) fiind trebuință deal reconstrui s'a executat asemenea pentru eale dublă

Verificat și podul peste Prahova s'a arătat insuficient și va trebui refăcut.

Remêneau deci ca lucrări de artă afară de podurile numite numai nesce podețe de zidărie cu deschideri de 1 m. până la 5 m.

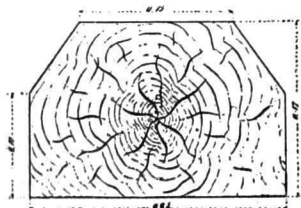
O cale dublă existând până la Chitila, dublarea liniei spre Ploesci s'a început de la esirea din Chitila. Lucrările s'au executat de serviciul Podurilor.

Materialul de cale întrebuințat a fost noul tip 40 al Ministerului Lucrărilor Publice.

Traversele admise sunt de stejar poligonale, iar nu semirotunde. Forma aceasta s'a admis ca fiind cea mai proprie a rezista mai bine la deplasări.

Pietrișul s'a admis a fi ciuruit și lipsit de ori ce materii streine, grosimea pietricelelor coprinse între 2—5 cm.

Poza unei asemenea căi se făcea pentru întâia oară la noi iar greutatea șinelor (480 kgr.) se părea că va fi o greutate în manevrarea lor.



Experiența ne-a arătat însă, că manevrarea șinelor se făcea cu mare ușurință, de șase oameni chiar, când era vorba a o deplasa, iar 12 lucrători o puteau transporta la distanțe variind de la 30 m. — 50 m.

Rosturile s'au putut păstra ast-fel în cât să nu treacă de 0,008, cu toate variațiunile de temperatură (Iulie 1893 maximum 50' pe șină) întrebuințând pene de fer de diferite grosimi după ora zilei, care s'au lăsat în rost până la predare.

Șinele fiind foarte flexibile, aranjarea curbilor și punerea liniei în ax, nu a prezentat nici o greutate

Ruperi de materiale pe porțiunea Chitila—Buftea nu s'au observat.

Pe porțiunea Buftea—Periș s'a observat.

Tirfoane rupte	150	saū	2 la mie
Buloane	0	»	0 » »
Eclise	8	»	1.6 » »
Șini	1	»	0.5 » »

Proporțiuni foarte mici și sub toleranță impusă de caetele de sarcini.

Compunerea șantierului pentru poza celei de a doua linie între Chitila-Periș cu material de tip. 40.

*Pregătirea platformei.* Se așează mai întâiu un strat pe 0<sup>m</sup>20 grosime pietriși ciuruit, pe platformă. Apoi trenul de lucru distribuia șinele și traversele. Materialul mărunț depositat în Chitila, Colentina Buța, a fost distribuit pe cale cu vagonetul în timpul așezării,

*Echipele.* Următoarele echipe lucrau la poza căii făcând în termen mijlociu 425<sup>m</sup> liniari pe zi.

I) *O echipă pentru distribuirea traverselor și alinierea lor* compusă din 10 lucrători și 1 șef de echipă.

II) *O echipă pentru așezarea șinelor* compusă din 12 lucrători, 1 șef de echipă.

III) *O echipă pentru distribuirea micului material* compusă din 10 lucrători și 1 șef de echipă.

IV) *O echipă pentru eclisat* compusă din 9 lucrători și 1 șef de echipă.

V) *O echipă pentru eclisele intermediare* compusă din 6 lucrători și 1 șef de echipă.

VI) *O echipă pentru găuritul traverselor cu burghiu de 16 m'm*, compusă din 15 lucrători și un șef de echipă.

VII) *O echipă Pentru tirfonat* compusă din 42 lucrători și 1 șef de echipă.

Distanțele dintre șini și de la linia I-a la II-a, se ob-

țineau prin gabarituri, iar distanța dintre capetele șinelor prin bucățile de fer de diferite grosimi după ora zilei și temperatura.

**Balastarea.** Pentru balastarea liniei sau întrebuințat următoarele două echipe:

1. O echipă compusă din 25 lucrători cu un șef, pentru ridicarea liniei la nivelul definitiv.

2. O echipă pentru regularea pietrișului și buratul traverselor, compusă din 25 lucrători și 1 șef de echipă.

Cu aceste echipe se poate face până la 200 metri pe zi.

**Regularea definitivă a liniei.** În urmă pentru curățirea talusurilor, arangiarea balastului și așezarea în figuri regulate a depositelor sau întrebuințat toate echipele de mai sus.

Lucrul făcut varia de la o zi la alta dupe starea în care se găsea porțiunea la care se lucra.

Tot aceste echipe se ocupau cu repararea liniei pe unde se observau tasări, trenul de pietriș circulând în fie-care zi pe linie.

### *Timpul necesar pozei unui metru curent de cale.*

	ore minute
1. Distribuirea materialului de cale . . .	1—04
2. Așezarea șinei . . . . .	0—12
3. Eclisarea . . . . .	0—15
4. Așezarea plăcilor . . . . .	0—03
5. Buratul provisoriu al traverselor . . .	0—03
6. Găuritul și sabotarea traversei . . .	0—10
7. Tirfonatul . . . . .	0—25
8. Eclise intermediare . . . . .	0—28
	<hr/> 2—00

Un lucrător plătit 0 lei 30 bani pe oră, metru curent de cale revine la 0 lei 60 bani coprinzând și 0<sup>h</sup> 20 pentru scule el revine la 0 lei 80 bani.

În realitate s'a plătit metru de cale 1 leu în loc de 0<sup>h</sup> 80<sup>b</sup>, indicat de analiza de mai sus din cauza pierderilor de timp, care nu se pot înlătura.

## CESTIUNI ECONOMICE

### Chestia monetară.

Descoperirea recentă a minelor, de aur din Africa răsăriteană de mează-zi readuce la ordinea zilei chestia atât de controversată, chestia monetară, (atinsă deja în coloanele acestei reviste).

D-nu Jacques Siegfried, membru al «Societății de economie politică din Paris», vorbind despre acest fapt, recunoaște că o urmare imediată va fi urcarea generală a prețurilor și se grăbește a observa că această urcare va compensa scăderea prețurilor ce altfel ar rezulta din sporirea productivității.

D-nu Charles Limousin <sup>1)</sup> plecând de la această mărturisire caută a da o nouă soluțiune problemei monetare; ingeniositatea argumentării și concluziile surprinzătoare credem că vor interesa pe cititori Buletinului.

**Moneta este un instrument de schimb**; aceasta e funcțiunea pe care o îndeplinește în circulațiunea mărfurilor.

Dar punctul asupra căruia D-nu Limousin se deosebește de cei-alți economiști este dacă trebuie numai ca **moneta să fie ea însăși o marfă**.

Astăzi în adevăr moneda de argint și cea de aur, mai ales, este marfă dar nu este tot așa cu moneda de hârtie. Apoi dacă moneda este numai un aparat de schimb, stabilit prin lege sau obicei, este indispensabil

oare pentru ca această funcțiune să fie îndeplinită, de monedă metalică adică care să aibă **calitatea de marfă**?

Mai întâiu practica zilnică a operațiunilor între comercianți arată părerea adevărată. În adevăr, schimbul are loc în modul următor:

Cumpărătorul dă vinzătorului un angajament subscris de dânsul, cumpărător, de a-i plăti la o dată fixă; purtătorul acestui angajament îl duce la un bancher care 'i dă în schimb bilete de bancă; aceste bilete de bancă servă purtătorului întocmai ca și moneda metalică, pentru că pot circula din mână în mână; la data fixată, debitorul își îndeplinește angajamentul adică dă alte bilete d'ale băncii care sunt distruse la întoarcerea lor în bancă; după mai multe schimburi de acestea. Iată dar o întreagă serie de operațiuni de vindere și cumpărare care s'au operat fără concursul monedei metalice adică a monedei marfă.

În aceste condiții, din două lucruri, unu'i adevărat: ori biletele care au servit la transacțiuni nu sunt monedă și aceasta ar dovedi că moneda nu-i indispensabilă; ori sunt monedă și dar moneda nu-i nevoie numai de cât să fie și marfă.

La toate acestea se va obiecta că biletele reprezintă obligațiunea de a plăti obligațiune ce reprezintă marfa însăși obiect al transacțiunei.

Dar, ori-cum, o reprezentare numai figurativă, fără valoare intrinsecă proprie, nu poate fi considerată ca marfă. Moneta metalică reprezintă numai marfa ce se poate consuma, căci direct nu satisface nici o trebuință.

<sup>1)</sup> Charles Limousin. *Société nouvelle*.