

II

MEMORII SI COMUNICĂRI

CENTRALISAREA MANEVREI ACELOR IN STATIUNEA BUZĂU

(INSTRUCȚIUNE)

(Urmare și fine)

§ IX

Operațiuni de făcut pentru primirea trenurilor venind din direcțiunea Ploesti,

Art. 36. Să presupunem un tren venind de la Ploesti pe linia III-a (principală).

Operațiunile de făcut de la Blocul central și de la aparatul I vor fi următoarele:

1) Cu cel mult 8 minute înainte de sosirea trenului ce se așteaptă, impiegatul așează butonul de direcțiune Ploesti pe linia III.

2) Se transmite de la blocul central curentul de intrare. Pentru aceasta se apasă cu o mână pe butonul ferestrei pe tăblița căreia stă scris: „Semnal de intrare de la Ploesti“ și cu cea-laltă mână se învârtesc manivela bobinei. Această fereastră din roșie devine albă; se transmite de la blocul central curentul de sonerie (de linie); pentru aceasta cu o mână se apasă pe butonul soneriei Ploesti și cu cea-laltă se învârtesc manivela bobinei.

În aparatul de manevră I, soneria sună, iar la fereastră III a indicatorului electric de linie, apare numărul III. Acarul dă semnalul înțeles, în bloc soneria sună și paleta cade.

3) Acarul manevrează pârghia acelor $\frac{9}{13}$.

4) Acarul deplasează spre dreapta, manivela de sub fereastră III-a; prin această operațiune acele $\frac{2}{4}$, 3, 5 $\frac{15}{20}$ sunt împiedecate în pozițiunea lor normală, iar acele $\frac{9}{13}$ în pozițiunea lor manevrată.

5) Acarul transmite curentul de asigurarea parcursului pe linia III; pentru aceasta apasă pe butonul ferestrei mijlocii, învârtind în același timp manivela. Prin această operațiune, fereastră albă de aici precum și cea

albă de la blocul central, devin verzi; fereastră semnalului de intrare de la cutia electrică a aparatului devine și ea albă; manivela de împiedecare a acelor $\frac{2}{4}$, 3, 5, $\frac{15}{20}$ și $\frac{9}{13}$ se împiedecă; iar manivela de împiedecare a pârghiei semnalului S_1 devine liberă.

6) Acarul deplasează spre stânga manivela de împiedecare a semnalului S_1 .

7) Acarul manevrează pârghia semnalului S_1 , aducând-o în sus; prin aceasta brațul superior al semnalului S_1 care comandă linia III se ridică (se pune pe liber).

8) Acarul manevrează pârghia discului de intrare D_1 , aducând-o de jos în sus, prin aceasta discul semnalului D_1 se așează paralel cu pământul, adică se pune pe liber; după aceea acarul așteaptă sosirea trenului.

9) După ce mașina trenului sossitor, trece de semaforul S_1 , acarul readuce la loc, pârghia Discului D_1 , adică pune acest semnal pe oprire.

10) Acarul readuce la loc pârghia semaforului S_1 , adică repune pe oprire brațul semaforului.

11) Acarul dă la loc manivela de împiedecare a pârghiei semaforului S_1 .

12) Acarul apasă pe butonul ferestrei semnalului de intrare ce a rămas albă, învârtind în același timp manivela bobinei. Prin această operațiune ferestrele de intrare și de aici și din blocul central din albe, redevin roșii, iar manivela de împiedecare a semnalului, se împiedecă.

13) După ce trenul a trecut, și s'a garat complet pe linia III, impiegatul apasă pe butonul ferestrei mijlocii de la blocul central care a rămas încă verde; învârtind în același timp manivela bobinei. Prin această operațiune, ambele ferestre mijlocii și de la blocul central și de la aparatul de manevră I, redevin din verzi la culoarea lor normală albă; iar manivela de împie-

dicarea acelor de sub fereastra a III-a a indicatorului electric de la aparatul de manevră I, se despiecă.

14) Acarul reduce la loc, manivela de împedecarea acelor de sub fereastra III. Prin această operațiune, numărul 3 dispăre de la fereastra a III-a a indicatorului electric, iar pârghiile acelor $2/4, 3, 5, 15/20$ și $9/13$ redevin libere.

15) Acarul reduce la loc pârghia acului $9/13$.

Art. 37. În bloc repetirea operațiunii descrișă aici, adică o comandă de intrare a unui alt tren venind din Ploști pe linia III nu se mai poate repeta pe cît timp, trenul nu a eșit afară din gară spre a călca pe una din pedalele p_2 sau p_4 ; sau pe cît timp nu s'a manevrat butonul special de metal aflător sub fereastra mijlocie corespunzătoare de la blocul central.

Art. 38. Să presupunem un tren venind de la Ploști pe linia II; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Cu 8 minute înainte de sosirea trenului, împiegatul deplasează butonul de direcțiune Ploști pe linia II.

2) Împiegatul transmite curentul ferestrei de intrare despre Ploști, și curentul de sonerie (de linie) respectiv.

3) Acarul vedînd că apare numărul II la fereastra II-a, manevrează în sus pârghia acului 3.

4) Acarul deplasează spre dreapta manivela respectivă de împedecare a acelor; acul 3 se împiedecă în pozițiunea sa manevrată, iar acele $2/4, 7/12$ și $16/21$, se împiedecă în pozițiunea lor normală.

5) Acarul transmite curentul de asigurarea parcursului, prin aducerea culorii verzi la fereastra albă mijlocie.

6) Acarul deplasează manivela de împedecarea a pârghiei semnalului S_1 (pentru 2 brațe).

7) Acarul învîrtește pârghia semnalului S_1 în jos, ceea-ce are de efect că la semnalul S_1 se ridică ambele brațe superioare.

8) Se restornă de jos în sus pârghia discului de intrare D_1 , care se pune pe liber.

9) După trecerea mașinei de semnalul S_1 , acarul reduce la loc pârghia discului D_1 , care se pune pe oprire.

10) Acarul aduce în pozițiunea horizontală pârghia semaforului S_1 care se pune pe oprire.

11) Acarul reduce la loc manivela de împedecare a semnalului S_1 .

12) Acarul reduce roșu la fereastra de intrare a cutiei electrice de la aparatul de manevră, și de la bloc.

13) După gararea trenului, împiegatul reduce alb la fereastra mijlocie a blocului central și a aparatului de manevră.

14) Acarul aduce la loc manivelele de împedecare a acelor de sub fereastra II-a.

15) Acarul reduce la loc pârghia acului 3.

Art. 39. Dacă în loc de a se fi comandat intrarea pe linia II s'ar fi comandat intrarea pe linia I-a, operațiunile ar fi fost perfect identice, cu deosebire că butonul s'ar fi pus pe linia I-a, iar acarul la operațiunea 3 a ar fi întors pârghiile 3 și $7/11$, iar la operațiunea 4 a ar fi deplasat manivela de împedecare a acelor de sub fereastra I-a.

Art. 40. Să presupunem un tren de la Ploști venind pe linia V; operațiunile de făcut vor fi analoage cu cele deja arătate, cu deosebirile următoare:

La operațiunea 1-a butonul s'ar fi așezat pe linia V-a; la operațiunea 3-a, pârghiile de manevrat ar fi fost ale acelor 1. 5. și $24/27$; la operațiunea 4-a s'ar fi deplasat manivela de împedecare de sub fereastra V-a; la operațiunea 6-a s'ar deplasa manivela de împedecare a semnalului S_1 corespunzătoare pârghiei care poartă inscripțiunea „semnal I 3 brațe” iar la operațiunea 7-a, s'ar fi manevrat de jos în sus pârghia semnalului S_1 , care poartă inscripțiunea „semnal I 3 brațe”; în care cas toate trei brațele se rădic în sus.

Art. 41. Dacă în loc de a se primi un tren venind de la Ploști pe linia V-a, ar urma să fie primit pe a IV-a sau pe una din grupul VI—IX, operațiunile sunt identice cu cele de la art. 40 cu deosebire că acarul ar trebui să manipuleze alte pârghii de ace și alte manivele de împedecare.

§ X

Operațiuni de făcut pentru primirea trenurilor venind din direcțiunea Brăila

Art. 42. Să presupunem un tren venind din direcțiunea Brăila pe linia III-a de exemplu; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Cu 8 minute înainte de sosire, împiegatul deplasează butonul de direcțiune Brăila, pe linia III-a.

2) Împiegatul transmite aparatului II curentul ferestrei de intrare despre Brăila și curentul de sonerie al grupului Brăila.

3) Dacă semnalul de manevră M s'ar afla pe liber, acarul reduce în jos pârghia acestui semnal, pentru a l' pune pe oprire.

4) Acarul restornă pârghiile acelor 40. 41. $42/46$.

5) Acarul manevrează manivela de împedecare a acelor situată sub fereastra III a indicatorului de linie grupul Brăila.

6) Acarul transmite curentul de asigurarea parcursului, aducînd verde la fereastra albă mijlocie a cutiei electrice grupul Brăila.

7) Acarul manevrează spre stînga manivela de împedecare corespunzătoare pârghiei semnalului S_{VI} pe a cărei tăbliță stă scris „semnal VI”.

8) Acarul manevrează în jos pârghia semnalului S_{VI} arătată la punctul 7.

9) Acarul manevrează de jos în sus pârghia discului de intrare D_{VI} .

10) După trecerea mașinei dincolo de semnalul S_{VI} , acarul închide discul de intrare D_{VI} .

11) Acarul închide semnalul S_{VI} (2 brațe).

12) Acarul dă la loc manivela de împedecare a semnalului S_{VI} .

13) Acarul reduce roșu la fereastra de intrare despre Brăila.

14) După gararea completă a trenului pe linia III-a impiegatul reduce alb la fereastra mijlocie de la cutia electrică, care rămăsese verde.

15) Acarul reduce la loc manivela de împedecare a acelor.

16) Reduce la loc pârghiile acelor 40, 41 și $42/40$.

Art. 43. Operațiuni analoage s'ar face dacă un tren venind de la Brăila ar trebui primit pe una din liniile IV-IX; același semnal S_{VI} cu două brațe ar regula aceste intrări; bine înțeles că s'ar manevra alte pârghii de ace și alte manivele de împedecarea acelor.

Art. 44. Dacă un tren venind de la Brăila, ar urma să intre pe linia I s'ar face uz tot de semnalul S_{VI} manevrându-se însă pârghia care comandă rădicarea' celor trei brațe ale semaforului S_{VI} .

Art. 45. Iar dacă un tren venind de la Brăila ar urma să intre pe linia II, s'ar întrebuința tot semnalul S_{VI} , însă s'ar manevra din pozițiunea horizontală în sus, pârghia acestui semnal care poartă inscripțiunea „semnal S_I .” Prin această operațiune numai brațul superior se ridică în sus.

§ XI

Operațiuni de făcut pentru primirea trenurilor venind din direcțiunea Mărășești

Art. 46. Să presupunem un tren venind de la Mărășești pe linia I-a de exemplu; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Cu 8 minute înainte de sossire, impiegatul așează butonul de direcțiune Mărășești pe linia I-a.

2) Se transmite curentul ferestrei de intrare și curentul de linie (sonerie).

3) Se închide discul de manevră M , dacă s'ar afla pe liber.

4) Se mișcă la dreapta manivela de împedecare a acelor de sub fereastra I a indicatorului electric de linii, secția Mărășești aparatul II. Nu se manevrează nici urmă pârghie de ac; pârghiile acelor $33/38$, $45/40$, 47 și 50 se împiedică în pozițiunea lor normală.

5) Se transmite curentul de asigurarea parcurșului de către acar, prin aducerea culorii verzi la fereastra albă (mijlocie) grupul Mărășești de la aparatul de manevră II și de la bloc.

6) Se mișcă spre stânga manivela de împedecare a semnalului S_{VII} , corespunzătoare pârghiei cu trei pozițiuni a acestui semnal

7) Se aduce din pozițiunea horizontală în poziția de sus, pârghia cu trei pozițiuni a semnalului S_{VII} , ceea-ce are de efect că brațul superior al acestui semafor să se ridice în sus.

8) Se pune pe liber discul de intrare D_{III} .

9) Mașina trecând de semnalul S_{VII} , acarul închide discul de intrare D_{III} .

10) Se pune pe oprire brațul superior al semaforului S_{VII} .

11) Se dă la loc manivela de împedecare a semaforului S_{VI} .

12) Se reduce roșu la fereastra de intrare despre Mărășești.

13) După gararea trenului se reduce alb la fereastra mijlocie de la blocul central și de la aparat.

14) Se reduce la loc manivela de împedecare a acelor.

Art. 47. Dacă un tren venind de la Mărășești ar urma să intre pe liniile II, III sau IV, operațiunile analoage ar conduce la manevrarea semnalului S_{VII} , astfel ca să se ridice în sus ambele brațe superioare.

Art. 48. Iar dacă un tren venind de la Mărășești ar urma să intre pe una din liniile grupului V-IX, aceste intrări ar fi regulate prin manevrarea semnalului S_{VII} , astfel ca câte trele brațe ale acestui semafor să fie ridicate în sus.

Art. 49. În ambele cazuri art. 47 sau art. 48 sunt 2 operațiuni mai mult de executat de cât la art. 46 din cauza manipulațiunei pârghiilor de ace.

§ XII

Operațiuni de făcut pentru expedierea trenurilor ce pleacă din stațiune

Art. 50. Să presupunem un tren care pleacă spre Mărășești de pe linia II; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Cu 2 minute înainte de plecarea trenului, impiegatul, așează butonul de direcțiune Mărășești pe linia II-a a mesei blocului.

2) Impiegatul transmite curentul ferestrei de eșire spre Mărășești. Prin această operațiune culoarea roșie dispăre și apare alb la această fereastră.

Apoi transmite curentul de linie (sonerie), apăsând pe butonul soneriei și învârtind manivela bobinei. Prin această operațiune soneria de la indicatorul de linii grupul Mărășești de la aparatul de manevră II, sună și apare numărul II la fereastra II-a a acestui indicator. Acarul dă răspunsul de înțeles apăsând pe butonul de sonerie de la cutia electrică grupul Mărășești.

3) Acarul pune pe oprire semnalul de manevră M , dacă acest semnal s'ar afla pe liber.

4) Acarul restornează pârghiile acelor 40, $42/40$, $45/40$.

5) Acarul mișcă spre dreapta manivela de împedecare de sub fereastra II a indicatorului de linie secțiunea Mărășești; prin această operațiune se împiedecă și acele manevrate 40 $42/40$ și $45/40$ precum și acele ce au rămas în pozițiunea lor normală adică $32/38$, $33/38$, 41, 44, 50.

6) Acarul aduce verde la fereastra mijlocie de la cutia sa electrică grupul Mărășești și de la blocul central; fereastra de eșire spre Mărășești de la aparatul de manevră II, devine și ea albă; iar manivela de împedecare a semnalului S_{IV} de eșire, devine liberă.

7) Acarul mișcă spre stânga, manivela de împiedecare la pârgheii semnalului S.v.

8) Acarul manevrează în jos, pârghia semnalului S.v. prin această operațiune ambele brațe ale semnalului S.v. se pun pe liber (se ridică în sus).

9) După ce mașina trenului a trecut de semnalul S.v., acarul închide acest semnal, readucând pârghia lui în pozițiunea horizontală.

10) Acarul readuce manivela de împiedecare a pârgheii acestui semnal, în pozițiunea sa normală.

11) După ce tot trenul a eșit din gară, acarul readuce roșu la fereastra de eșire a cutiei electrice, care rămăsese albă. Prin această operațiune, atât fereastra de eșire de aici și de la blocul central redevin roșii; iar manivela de împiedecare a semnalului S.v. se împiedecă în pozițiunea ei normală.

12) După ce mașina trenului a călcat pe pedala p₂, împiegatul readuce alb la fereastra sa mijlocie.

Prin această operațiune ambele ferestre mijlocii și de la bloc și de la aparat redevin albe, iar manivela de împiedecare de sub fereastra II (la aparatul de manevră) devine liberă.

13) Acarul dă la loc manivela de împiedecare de sub fereastra II arătând la operațiunea No. 12.

14) Acarul aduce la loc pârgھیile acelor 4^o, 4^{2/40} și 4^{5/40}.

Operațiuni analoage sunt de făcut pentru eșirea trenului spre Mărășești, după ori-care din liniile grupului III—IX.

Art. 51. Pentru eșirea unui tren spre Mărășești după linia I operațiunile diferă prin faptul că la semnalul S.v. se pune pe liber numai brațul superior.

Art. 52. Cele arătate la art. 50 și 51 pentru eșirea trenurilor spre Mărășești, este suficient pentru a se înțelege operațiunile de făcut pentru eșirile trenurilor spre Ploești sau spre Brăila.

Art. 53. La eșirea spre Brăila, operațiunile de eșire după linia II sunt în legătură cu manevra semnalului S.v., care are de scop punerea pe liber numai a brațului său superior; iar operațiunile de eșire după celelalte linii și anume linia I și grupul III—IX, sunt în legătură cu punerea pe liber a ambelor brațe ale semnalului S.v.

Art. 54. La eșirea spre Ploești operațiunile de eșire de pe grupul liniilor I—IV sunt în legătură cu punerea pe liber a brațului semaforului S_{II}; iar operațiunile de eșire de pe grupul liniilor V—IX sunt în legătură cu punerea pe liber a brațului semaforului S_{III}.

§ XIII.

Operațiuni de făcut pentru încrucișarea a 2 trenuri venind din direcțiuni opuse

Art. 55. Să presupunem un tren venind de la Mărășești pe linia I de o dată cu un alt tren venind de la Ploești pe linia II; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Se așează butonul de direcțiune Ploești pe linia II și butonul de direcțiune Mărășești pe linia I.

2) Se transmite la cabina No. I, curentul de intrare și apoi curentul de linie (sonerie).

3) Se transmite la cabina No. II de asemenea curentul de intrare și apoi curentul de linie.

4) Acarul de la cabina I execută operațiunile analoage cu cele descrise la § IX Art. 34, iar acarul de la cabina II, execută operațiunile analoage cu cele descrise la § XI art. 46.

Art. 56. În același mod s'ar opera pentru încrucișarea a 2 trenuri venind despre Ploești și Mărășești pe ori-care din cele 9 linii de circulațiune.

Art. 57. Să presupunem un tren venind de la Ploești pe linia III de o dată cu un alt tren venind de la Brăila pe linia IV; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Se așează butonul de direcțiune Ploești pe linia III și butonul de direcțiune Brăila pe linia IV.

2) Se transmite la cabina No. I, curentul de intrare și apoi curentul de linie (sonerie).

3) Se transmite la cabina No. II, curentul de intrare și apoi curentul de linie (sonerie).

4) Acarul din cabina I execută operațiunile analoage cu cele descrise la § IX art. 36; iar acarul din cabina II, execută și el operațiunile analoage cu cele descrise la § X art. 42 și 43.

Art. 58. În același mod s'ar opera pentru încrucișarea a 2 trenuri venind despre Ploești și Brăila pe ori-care din cele 9 linii de circulațiune.

Art. 59. Să presupunem un tren venind de la Mărășești pe linia I-a de o dată cu un altul venind de la Brăila pe linia III-a; operațiunile de făcut vor fi:

1) Se așează butonul de direcțiune Mărășești pe linia I-a și cel de Brăila pe linia III-a.

2) Se transmite la cabina No. II, întâiu curentul de intrare și curentul de linie pentru direcțiunea Mărășești și apoi curentul de intrare și curentul de linie pentru direcțiunea Brăila.

3) Acarul de la cabina II, va executa mai întâiu operațiunile analoage cu cele de la § XI art. 46 pentru direcțiunea Brăila Mărășești și apoi aceleași operațiuni analoage ca cele de la § X art. 42 pentru direcțiunea Brăila.

4) După gararea trenurilor atât împiegatul cât și acarul execută la rând și imediat pentru fie-care direcțiune primul comendile de despicare, secundul rezultat operațiunilor cunoscute.

Art. 60. Operațiunile descrise la art. 59 sunt posibile și pentru alte linii de cât cele luate ca exemplu, întră că mișcările făcute pe aceste linii nu se întretăe, îndată însă ce mișcările se între-tăe, operațiunile nu se mai pot face de cât la rând.

Ast-fel pentru intrările de o dată de la Mărășești și Brăila, blocul permite numai combinațiunea ca un tren venind de la Mărășești pe linia I-a să poată intra de

odată cu un alt tren venind de la Brăila pe ori-care din liniile grupului II—IX.

Alte combinațiuni de intrări de o dată de la Mărășești și Brăila, nu sunt permise. Pentru ori-care alte combinațiuni de intrări, operațiunile în loc de a se mai putea face în sensul indicat la articolul 59, trebuiesc să se facă la rînd; adică dacă s'a dat comanda de intrare a unui tren venind de la Mărășești pe linia IV-a și de la Brăila pe linia III; trebuiesc mai întâiu ca toate operațiunile pentru intrarea trenului de la Mărășești pe linia IV-a să fie terminate, și numai după ce trenul venit de la Mărășești s'a garat complet pe linia IV-a și operațiunile s'au terminat toate, se poate pune pe liber semnalul de intrare pentru trenul ce vine de la Brăila pe linia III-a.

§ XIV.

Operațiuni de făcut pentru încrucișarea de odată a trei trenuri venind din 3 direcțiuni opuse

Art. 61. Să presupunem un tren venind de la Mărășești pe linia I, de la Brăila pe linia II și de la Ploiești pe linia III-a; operațiunile de făcut vor fi următoarele:

1) Se așează butonul de direcțiune Mărășești pe linia I, butonul Brăila pe linia II și butonul Ploiești pe linia III.

2) Se transmit pe rînd la cabinele I și II curenții respectivi de intrare și de linie (sonerie).

3) Acarul din cabina I execută apoi operațiunile analoge cu cele descrise la § IX art. 36.

4) Acarul din cabina II execută pe rînd și imediat operațiunile analoge ca cele descrise la § XI Art. 46 și la § X Art. 42 și 45.

Art. 62. Incrucișările de o dată a trei trenuri venind din cele trei direcțiuni opuse sunt permise de bloc pentru ori-ce alte combinațiuni de linii întru cât mișcările pe diferitele aceste linii nu se întretae.

§ XV.

Operațiuni diverse

Art. 63. Operațiunile cari aū de scop primirea unui tren de o dată cu eșirea altuia, sau cu primirea a 2 trenuri de o dată cu eșirea unui al 3-lea, sau eșirea de o dată a 2 ori 3 trenuri, sau în fine eșirea a 2 trenuri de o dată cu primirea unui al 3-lea tren, se înțeleg de la sine și nu au nevoie de a mai fi descrise.

§ XVI.

Prescripțiuni reglementare

Art. 64. Când un semnal de intrare sau de eșire a fost pus pe liber, îndată ce trenul a trecut de aceste semnale, pârghia sau pârghiile respective trebuiesc readuse imediat în pozițiunea lor normală.

Art. 65. Acarul care va fi prins, că după trecerea

trenului, a lăssat pârghia ori pârghiile de semnale în pozițiunea resturnată, va fi pedepsit cu asprime.

Art. 66. Împiegatul care dă o comandă de intrare, va avea grijă că după intrarea trenului în gară să nu readucă culoarea albă la fereastra mijlocie, înainte de a se fi asigurat pe deplin că întregul tren s'a garat. Readucerea culorii albe la fereastra mijlocie prea de timpuriu, ar putea da loc la o deraiere, dacă acarul primind comanda de despiedecare, pe când încă o parte de tren se găsește pe un ac oare-care, ar întoarce pârghia acestui ac.

Art. 67. Acarul care la intrarea unui tren în gară, ar primi o comandă de despiedecare prematură, nu va readuce manivela de împiedecare a acelor și prin urmare nici pârghiile acelor în pozițiunea lor normală, până ce nu se va fi asigurat pe deplin, că ultimul vagon al trenului a trecut peste ultimul ac.

Art. 68. Atît împiegatul care ar da o comandă prematură, cît și acarul care primind-o ar manevra pârghiile de ace, mai înainte de a se fi asigurat pe deplin că ultimul vagon a trecut peste ultimul ac, se vor considera de o potrivă culpabili și se vor pedepsi cu asprime.

Art. 69. Pentru ca diferitele curente să fie transmise în regulă, este indispensabil ca butoanele de d'asupra ferestrelor să fie bine apăssate, iar manivela bobinei să fie învîrtită foarte repede, pentru a produce cel puțin 8—10 rotațiuni.

Art. 70. O apăssare nesuficientă asupra unui buton sau un număr prea mic de rotațiuni a manivelei bobinei, are de efect că culoarea de la fereastra cores-punzătoare nu dispare complet și rămâne sau roșu și alb ori verde și alb. Când un asemenea neajuns se ivește, toate butoanele celor-lalte ferestre în legătură cu fereastra unde s'a întâmplat neajunsul, stau înfe-nite și prin urmare semnalul nu se mai poate pune pe liber. Un tren care ar sosi ar fi silit să stea afară din gară.

Art. 71. Pentru a se pune totul în regulă, șeful de gară personal este autorizat a rupe plumbul de la fereastră a scoate inelul ferestrei desșurupându-l și a produce mișcarea discului ferestrei cu mîna pentru a aduce la fereastra culoarea anterioară operațiunei; după aceea se pune inelul la loc, se aplică din nou și apoi se reia operațiunea.

Art. 72. Afară de șeful de gară sau în cazuri de derangeri mai grave, de revisorul special, este absolut interzis împiegăților sau acarilor de a rupe plumburile și de a scoate inelele ferestrelor.

Art. 73. Comanda de intrare pentru un tren oare-care se va da cel mult cu 8 minute înainte de sosire; iar comanda de eșire se va da cel mult cu 2 minute înainte de plecare.

Art. 74. În cazul însă când un tren pentru a eși așteaptă mai întâi sosirea unui tren venind din direcțiunea opusă, comanda de eșire se va da cel mult după gararea completă a trenului sossitor.

Art. 75. Pentru toate trenurile regulate, primirea și expedierea lor, se va face în conformitate cu tabloul întocmit pentru serviciul stațiunii și afixat în biroul de mișcare; în acest tablou se indică pentru fie-care tren regulat linia pe care urmează a fi primit sau după care urmează a fi expedit.

Art. 76. Acest tablou se va înlocui cu altul de către inspecțiunea de mișcare, la fie-care schimbare adusă în mersul trenurilor. La întocmirea acestui tablou, inspecțiunea de mișcare, va căuta să respecte principiul ca încrucișările să se facă astfel ca trenurile să intre pe linia din dreapta.

Art. 77. Manevrela se vor executa de preferință la capul stațiunii despre Ploști.

Art. 78. Pe cât timp nu s'a dat nici o comandă de intrare sau de eșire de tren, semnalele sunt pe oprire și pârghiile acelor în cabine sunt libere. Acele se pot așeza pe o linie sau pe alta după trebuințele diferitelor mișcări.

Art. 79. La capul despre Ploști, pe timpul intrării sau eșirii trenului de pe linia I, II și III manevrele prin linia moartă se pot executa fără nici o piedică pe liniile grupului IV—IX.

Art. 80. Trebuind a se primi pe sau expedia un tren de pe linia IV, manevrele prin linia moartă nu se mai pot executa de cât pe liniile grupului V—IX.

Art. 81. Trebuind a se primi pe sau expedia un tren de pe linia V, manevrele prin linia moartă nu se mai pot executa de cât pe liniile grupului VI—IX.

Art. 82. Trebuind a se primi pe sau expedia un tren de pe una din liniile grupului VI—IX, manevrele trebuie oprite pentru toate liniile.

Art. 83. Dacă s'ar întâmpla ca dintr'o împrejurare oare-care stațiunea să fie silită a executa mișcări, pe una din liniile grupului I—III, aceste mișcări neputându-se face de cât pe linia curentă de circulațiune, nici o comandă de intrare sau de eșire nu se va putea da pentru nici o linie până la terminarea completă a acestor mișcări.

Art. 84. Trebuind a se face manevre la capul stațiunii despre Brăila-Mărășesti, prin ajutorul liniei moarte, se poate executa ori-ce mișcare pe liniile grupului V—IX fără ca prin aceasta să se împiedice intrările pe sau eșirile de pe grupul de linie I—IV.

Art. 85. Dacă însă e nevoie de a se primi pe sau expedia un tren de pe una din grupul liniilor V—IX, orice manevră trebuie încetată.

Art. 86. Întâmplându-se să se facă manevre pe una din liniile I, II, III sau IV, ceea-ce ar necesita întrebunțarea liniilor curente de circulațiune (Mărășesti sau Brăila), până la terminarea completă a acestor mișcări, nu se va da nici o comandă de intrare sau de eșire pentru nici o linie de circulațiune, iar *semnalul de manevră M* va fi *ținut închis*.

Art. 87. Semnalul de manevră M va fi ținut de asemenea închis de câte ori s'a pus pe liber vr'un semnal

de intrare sau de eșire pentru intrarea sau eșirea vre-unui tren de sau de pe ori care din liniile de circulațiune I—IX de la capul stațiunii despre Mărășesti sau Brăila.

Art. 88. Dacă în timpul manevrei, din neobservare se atacă un ac pe la spate, la aparatul special afixat sub capacul de lângă ac, se taie 2 cilindre mici de oțel; prin aceasta transmisiunea de sârmă care acționează asupra acului slăbindu-se, se întrerupe un contact electric, din care cauză atât în cabina din care se manevrează acest ac, cât și în biroul unde se află blocul central, *soneriile anunțatoare*, încep a suna.

Acarul știind pe ce ac a trebuit să se întâmple neajunsul, oprește mișcarea și apoi se procedă din nou la restabilirea contactului. Ori-ce mișcare peste un asemenea ac, înainte de a se fi stabilit contactul poate provoca deraiere.

Art. 89. Pentru a se readuce transmisiunea în stare normală, să ridice capacul care acoperă aparatul acului, se trage de piesa care întinzând transmisiunea restabilește contactul și se introduce în locul cilindrelor tăiate, alte cilindre noi.

Art. 90. Instalațiunea stației Buzău descrisă aci implică condițiunea, ca trenurile să fie expediate mai departe după linia pe care au sosit.

Ivindu-se cazul, ca stațiunea să fie silită, de a gara un tren sosit, pe o altă linie; în acest caz gararea se va face ca și când trenul ar trebui să părăsească stația; adică de la bloc se dă comanda da eșire, se fac operațiunile cunoscute de eșire, și trenul înaintează până ce mașina a căleat pe pedala de lângă discul de intrare. Apoi trenul se împinge ca și ori-care alt tren de manevră (fără comanda de bloc sau manevră de semnal) pe linia ce i s'a destinat spre garare.

Art. 91. Ivindu-se cazul ca operațiunea de la art. 90 să nu se poată face, din cauză că se așteaptă plecarea sau sosirea altor trenuri, atunci în loc de a se mai gara trenul în condițiunile arătate la art. 90; șeful de gară personal, apăsă pe butonul de metal afixat sub fereastra mijlocie respectivă a blocului central.

Această operațiune a șefului da gară produce același efect, ca și călcarea pedalei de către mașină.

După ce șeful de gară a apăsă pe acel buton, trenul se poate gara pe o altă linie în condițiunile explicate la art. 90 fără ca mașina lui să mai înainteze până la pedala.

Art. 92. Tot ca la art. 91 se va proceda, pentru trenurile ce ajungând în Buzău, se desfac în această stațiune; adică îndată după sosire și terminarea operațiunilor, gararea neputându-se face în sensul art. 90 șeful de gară personal poate proceda în sensul art. 91.

Art. 93. Șeful de gară sau sub-șeful singuri autorizați a rupe plumburile de la inelele ferestrelor sau de la butoanele speciale metalice de la bloc, le va păstra și la fie-care 15 zile le va înainta cu un raport special inspecțiunii de mișcare.

Art. 94. Până când personalul de acari și de manevră vor deprinde perfect operațiunile cerute de această instalațiune, manevrele trebuiesc conduse foarte încet. Conducătorul de manevră nu va da nici un semnal de înaintare sau de înapoiere până ce mai întîiu, nu va fi comunicat acarului de la cabină, mișcarea ce vrea să facă și până ce nu a căpătat de la acar răspuns, cum că a fost înțeles. Semnalul de înaintare sau de înapoiere se va da apoi, numai după ce conducătorul de manevră va fi observat pozițiunea exactă a acelor comandate.

Art. 95. Acarul care a primit un ordin, pentru manevrarea unui ac, va avea grijă, ca acul să fie întors la timp, înainte de a fi atacat de mașină sau vagon, precum de asemenea e obligat să observe, ca să nu readucă un ac în pozițiunea normală, înainte ca mașina sau grupul de vagoane să fie trecut complet peste ac.

Art. 96. Toate neregulele ivite în timpul funcționării aparatelor, precum luarea pe la spate a acelor, nefuncționarea unei transmisiiuni, netransmiterea completă a unui curent, mergerea cu greu a unei pârghii de ac sau de semnal, ruperea plumburilor de control motivată de o împrejurare oare-care etc., se vor înscrie zilnic de către acari și de către impiegații de mișcare, în registrele speciale înființate și aflătoare la îndemîna acarilor și a impiegaților în biroul de mișcare.

§ XVII

Întreținerea aparatelor și supravegherea întregii instalațiuni

Art. 97. Curățirea aparatului de bloc, ungerea și curățirea aparatelor mecanice de manevră (din cabine) se

va face de către personalul de stațiune, sub supravegherea directă a șefului de gară.

Art. 98. Ungerea se va face printr'un amestec de unt-delemn și gaz. Șeful stațiunii va îngriji ca acest material să nu lipsească nici o dată.

Art. 99. Întreținerea telefoanelor, a bateriilor, a pedalelor electrice, a părților electrice privește pe secțiunea telegrafică, care va fi avizată, urgent la fie-care derangiere.

Art. 100. Ori-ce neajuns s'ar ivi la părțile mecanice ale aparatelor de la cabine sau la transmisiiuni, sau la aparatele ce permit luarea acelor pe la spate, se va comunica pe cale telegrafică diviziei de întreținere și șefului de secțiune respectiv spre a lua dispozițiuni de îndreptare.

Divizia de întreținere va mai avea și grija întreținerii diferitelor canale și va asigura la ori-ce moment scurgerea apelor adunate în aceste canale.

Art. 101. Cel puțin la fie-care 15 zile, șeful de stațiune d'impreună cu inginerul asistent, vor încheia un proces-verbal de starea și modul funcționării aparatelor, în dublu exemplar, unul se va trimite inspecțiunii de mișcare și altul diviziei de întreținere. La dressarea acestui preces-verbal se va ține seamă și de înscrierile făcute de acari și impiegați în registrele speciale (art. 96).

București, Octombrie 1892.

Director general,

G. DUCA

Șeful serviciului mișcării,

AL. COTTESCU

STUDIUL ASUPRA NOULUI TIP DE ȘINE

DE

D. inspector-general Elie Radu, șeful serviciului de studii și construcțiuni *)

Sistemul șinei. — În expunerea ce urmează, se va trata numai șinele pe traverse, ca unele ce s'au recunoscut prin uă îndelungată practică că pot da uă bună cale metalică și lesne de întreținut; cât despre șinele

cu suportți isoiați, cu suportți continui (pe longrine) și fără suportți, se va aminti numai, că nu se pot aplica fără inconveniente mai mult sau mai puțin mari; de oare-ce practica le-a dovedit ca improprii pentru ma-

*) Cestiunea modificării tipurilor de șine existente pe căile noastre ferate a fost slevată de către d. E. Radu, inspector-general, șeful serviciului de studii și construcțiuni al Ministerului lucrărilor publice cu raportul No. 7.828 din 1 (13) Maiu 1891.

D. Ministru C. Olănescu a aprobat propunerea și a numit uă comisiune compusă de d-nii membri ai consiliului tehnic și d-nii C. Popescu și M. Rômnicianu, șefi de servicii a căilor ferate, ca să examineze cestiunea.

Comisiunea intrunindu-se a însărcinat pe d. E. Radu, cu facerea studiilor noului tip de cale. (Procesul-verbal din 27 Iunie 1891).

Studiul s'a făcut în birourile serviciului de studii și construcțiuni, la care a colaborat d. inginer-șef C. Davidescu și s'a terminat la 31 Martie 1892, când s'a înaintat Ministerului.

Comisiunea, la care în urmă s'a atașat și d. inginer-șef Th. Dragu (astă-ți inspector-general), șeful serviciului atelierilor și

cu suportți isoiați, cu suportți continui (pe longrine) și fără suportți, se va aminti numai, că nu se pot aplica fără inconveniente mai mult sau mai puțin mari; de oare-ce practica le-a dovedit ca improprii pentru ma-

materialului mișcător al căilor ferate, prin procesul-verbal de la 8 Maiu același an, s'a pronunțat pentru aprobarea tipurilor de cale propuse, de 40 kgr. și 46 kgr. pe metru liniar de șină cu lungime de 12 metri.

Aprobarea s'a și dat de către d. ministru; și chiar în același an și la începutul anului 1893, s'a comandat șine de tipul 40 kgr. și material mărunț necesar pentru 500 kilometri de cale și anume:

40.000 tone de șine și

8.000 tone material mărunț pentru tipul 40.

Astă-ți mai mult de jumătate din materialul contractat s'a și adus în țară și s'a început cu densul posa căiei metalice de pe linia Craiova-Calafat, ce se execută de către Serviciul de studii și construcțiuni.

Tot cu asemenea material de cale se execută, de către Direcțiunea generală a căilor ferate, a doa cale metalică din stația Chitila spre Ploesti și linia ferată Fetești-Cernavodă.