

CENTRALISAREA MANEVRĂRII ACELOR ÎN STAȚIUNILE TITU, BERHECI ȘI TUTOVA

Am dat în ultimele numere ale Buletinului descrierea și manipularea centralisării din stațiunea Buzéu (sistem Siemens & Halske) pentru a complecta tipurile de centralisări adoptate pe căile noastre ferate, publicăm acum instalațiunile de centralisare din stațiunea Titu (sistem Hlening) și din stațiunile Berheci și Tutova (sistem Jüdel).

Mai întâi însă vom aminti aci condițiunile generale la cari trebuie să satisfacă aparatele de centralisare, extrase dintr-un interesant articol al d-lui inginer-șef *Al. Cottescu*, șeful serviciului de mișcare al căilor ferate Române, publicat în *Analele Ministerului de lucrări publice*.

Desvoltarea traficului ce să manifestă de căți-va ani încoace pe căile noastre ferate, ștece D-nu Cottescu, a avut de consecință inevitabilă introducerea în circulațiune, din an în an, a unui număr tot mai mare de trenuri, îngreunând ast-fel tot mai mult serviciul, mai cu seamă pe unele secțiuni ale rețelei principale.

De și, pe măsură ce s'au ivit dificultăți, administrația a avut grijă să vină în ajutorul serviciului executiv prin sporirea capacității de descărcare a stațiunilor consumătoare, prin crearea haltelor de încrușișări, prin construirea de noi linii de încrușișări și prelungirea celor existente în diferitele gări, prin sporul continuu de personal de supraveghiere și de executare, totuși, în prevederea dificultăților viitoare tot mai mari, Direcțiunea generală a creșut util de a perfecțiunea, încă dupe acum, instalațiunile ce au de scop de a asigura cât se poate de perfect intrările și eșirile trenurilor prin diferitele gări.

În adevăr, experiența a arătat că cele mai dese accidente de trenuri se întâmplă prin gări; cele mai grave dintre aceste accidente (intâmplate prin gări) sunt datorite sau pozițiunei false a unui ac (ac întredeschis), sau aședărui acului pe o linie ocupată, sau, în fine, nefuncțiunei reglementare a semnalelor de acoperire.

Neasigurarea perfectă a acelor peste cari trece un tren, dă naștere la o deraiere inevitabilă; iar trimiterea trenului pe o linie ocupată, la o ciocnire sigură. Nefuncțiunea semnalelor, sau întrebunțarea lor greșită, de asemenea dau loc la accidente foarte păgubitoare Statului.

În diferitele accidente datorite pozițiunei false a acelor s'a constatat că revizia acului nu fusese făcută la timp de către impieगतul de serviciu, sau că acul nu a fost păzit de către acarul care l'a lăsat mai dinainte pe uă altă linie, sau că acarul, în timpul trecerei trenului, nu a ținut piciorul apăsat pe contra greutate și ast-fel vărful limbei acului nu s'a lipit bine de șină, sau că acul a fost întors falș înainte de a fi atacat de mașină, sau că acul, fiind întors în ultimul moment, mașina l'a apucat numai puțin întredeschis, sau, în fine, că, din zăpăceală,

acarul l'a întors tocmai pe când grupul de vagoane se găsea încă pe el.

S'a mai constatat că aceste greșeli se întâmplă de ordinar în acele gări unde circulațiunea este mai mare, adică acolo unde acele sunt foarte des mișcate, pentru a permite intrarea, eșirea sau manevrarea trenurilor, și unde diferitele mișcări se execută de un număr mai mare de acari.

În toate aceste casuri, impieगतii de serviciu conștiințioși, de și la posturile lor, au fost puși în imposibilitate de a preveni la timp greșeala; iar impieगतii neprevădețori, neglijenței cărora s'a datorat în parte accidentul, au găsit în tot-d'una uă porțiță de scăpare, aruncând toată vina pe acari, fără ca celor chemați la constatare să le fie cu putință de a stabili cauzele reale ale accidentului și a găsi în tot-d'una cu siguranță pe adevărații culpabili.

Cam în acelaș fel se întâmplă și cu accidentele datorite neobservării semnalelor de acoperire de către personalul de mașină și tren sau manevrării greșite a acestor semnale de către personalul de stațiune.

Pentru prevenirea accidentelor de asemenea natură, direcțiunea generală a hotărât înzestrarea stațiunilor cu mișcare însemnată, cu *aparate centrale pentru manevra acelor și semnalelor*.

Aceste aparate îndeplinesc îndoitul scop, de a evita accidentele prin perfecțiunea perfectă a acelor și semnalelor și de a stabili în mod neîndoios răspunderea în cazul când s'ar fi luat veri uă dispozițiune greșită.

Construcțiunea și funcțiunea lor sunt basate pe următoarele trei principii generale:

1) Nici un tren să nu poată intra în sau eși din uă stațiune fără uă prealabilă comandă dată de către impieगतul de serviciu de la un aparat aflător în biurotul de mișcare, numit „*bloc central*” sau simplu „*bloc*”.

2) Uă dată comanda dată, ea este primită în *cabină* unde este instalat *aparaturul de manevră*, de care acarul se servă pentru manevrarea acelor și semnalelor; acarul, primind această comandă, e nevoit să o execute întocmai, fiindu-i imposibil de a face veri uă greșeală.

3) Acarul, executând comanda dată de bloc, acele și semnalele se găsece aședate perfect pentru linia de intrare sau eșirea trenurilor.

Realizarea acestor trei principii se poate obține prin diferite sisteme de aparate, unele cu comandă de bloc electric, altele cu comandă de bloc mecanic.

Diferința de la un sistem electric la altul electric, sau de la un sistem mecanic la altul tot mecanic, constă în numărul mai mare sau mai mic de operațiuni ce trebuie făcute, operațiuni mai mult sau mai puțin complicate, după natura condițiunilor de siguranță impuse construcțiunei lor.

Condițiile la cari trebuie să satisfacă construcțiile și funcționarea aparatelor de centralizare. Aceste condițiuni au fost impuse celor trei case de către administrația noastră și constituie programul condițiilor tipului căilor ferate române.

1) *Condițiuni de siguranță.* 1) Nici un tren nu va putea intra pe, sau eși de pe ori-care din liniile de circulațiune, fără învoirea blocului central.

2) În stare normală, adică când nu se așteaptă nici un tren, nici pentru a intra sau eși și când, prin urmare, semnalele de acoperire sunt pe oprire, mișcările necesitate de diferitele manevre se vor putea face fără nici uă intervenire a blocului central.

3) Doă trenuri, venind din direcțiuni opuse, nu vor putea intra pe aceeași linie în același timp.

4) Când doă trenuri se urmăresc, trenul al 2-lea nu poate fi primit pe linia ocupată de primul tren. Pentru ca să poată fi primit pe aceeași linie va trebui ca primul tren să părăsească stațiunea sa și să se garezze complet pe uă altă linie, adică trebuie ca semnalul de eșire din partea opusă intrării să li fost pus mai întâiu pe liber (plecarea trenului sau gararea lui complet pe uă altă linie) și apoi readus pe oprire.

5) Uă comandă de eșire (în sistemul Henning) nu se poate da dacă mai întâiu nu s'a impeditat comanda de intrare pe aceeași linie în partea opusă. (Această dispozițiune nu este realizată în aparatele Jüdel și Siemens; lipsa ei nu poate avea însă nici uă influență defavorabilă asupra siguranței mișcărilor).

6) Dacă doă sau mai multe trenuri se găseesc în acelaș timp în gară, comanda pentru eșirea acestor trenuri în același sens nu se poate face de cât la rând; adică pentru fie-care tren în parte, semnalul de eșire trebuie pus pe liber și readus pe oprire.

7) Dacă, după ce s'a comandat deschiderea unui semnal, acarul din negligență ar lăsa pârghia semnalului în pozițiunea resturnată chiar după intrarea trenului în gară, atunci de la bloc nu se va mai putea da nici o comandă de intrare pe nici una din linii în acea parte a gârcei; până când acea pârghie nu va li readusă la loc.

8) După ce s'a dat o comandă de intrare sau de eșire pentru un tren oare-care pe o linie oare-care, înainte de a se putea pune semnalul pe liber, trebuie ca acele cari conduc pe această linie să fie bine așezate și impeditate.

9) Semnalul de distanță, o-dată deschis după comandă, se poate readuce pe oprire de către acar fără o altă comandă.

10) După ce semnalul s'a pus pe oprire, acele tot mai rămân impeditate până când, trenul intrând și garându-se complet, impiegatul de serviciu transmite comanda de despiedicare a acelor.

Realizarea acestei condițiuni e executată pe liniile germane sub-denunirea de „*Fahrstrassenverschluss*” adică împiedicarea liniei de circulațiune. Noi o vom numi „*asigurarea parcursului*”.

11) În aparatele electrice comanda de despiedicare a acelor la eșirea unui tren din gară, nu se poate da de la bloc de cât după ce mașina trenului a călcat pe o pedală electrică situată la 500 metri depărtare de acul extrem al stațiunei.

B) Dispozițiunea și funcționarea semnalelor. 1. Fie-care gară e protegiată în fie-care direcțiune de un disc de intrare (semnal de distanță) și de un semafor de eșire.

După importanța gârilor, se adoptă pentru unele din ele, pe lângă discul de intrare, și un semafor de intrare, cu unul sau cu doă brațe (ambele de aceeași parte) situat la 50 metri depărtare de acul de intrare.

De asemenea, după împrejurări, semaforul de eșire poate fi și el cu doă brațe (ambele de aceeași parte). Semaforul de eșire, fie cu un braț, fie cu doă brațe, se așează de obicei în vecinătatea acelor de eșire.

Discurile de intrare se așează la depărtări variabile cele puțin însă la 500 metri departe de acul de intrare.

2. Toate semnalele, fie de intrare, fie de eșire se așează pe dreapta sensului mișcărei.

3. Discurile de distanță sunt de formă circulară; când stă pe oprire, discul e perpendicular pe cale; când se pune pe liber, discul se învârtește în giurul unui ax horizontal și se așează *paralel cu pământul*, în loc de a se așeza *paralel cu calea*, ca discurile variabile în serviciu.

4. Semafoarele, atât pentru intrare cât și pentru eșire, sunt metalice și au brațele așezate pe dreapta. Când sunt pe oprire, brațul stă horizontal; când sunt pe liber, brațul stă ridicat în sus. Nu e, prin urmare nici o diferință cu cele de astă-di.

5. În stațiunile cu mișcare mare, unde se crede necesară instalarea de semnale speciale pentru manevre, aceste semnale sunt construite întocmai ca discurile de distanță, însă sunt de *formă pătrată*.

6. Lanternele diferitelor semnale vor purta noaptea următoarele lumini:

- | | |
|-------------------------|---|
| a) Discul de distanță | <p>liber : „Verde” spre tren și „Verde” spre gară.
 Oprise : „Roșu” spre tren și „Alb” spre gară.</p> |
| b) Semaforul de intrare | <p>liber : „Verde” spre tren și un rond de 5 c. m. de diametru „Verde” spre gară.
 oprire : „Roșu” spre tren și un rond de 5 c. m. de diametru „Alb” spre gară.</p> |
| c) Semaforul de eșire | <p>liber : „Verde” spre gară; iar spre linia curent nimic.
 oprire : „roșu” spre gară; iar spre linia curentă nimic</p> |
| d) Discul de manevră | <p>manevra este permisă : „Alb” de ambele părți.
 manevra este oprită : „Albastru” de ambele părți.</p> |

7. În pozițiunea lor normală, discurile de intrare și semafoarele de eșire stau pe oprire; ele se pun pe liber numai când se comandă o intrare sau o eșire de tren.

8. Discurile de intrare și semafoarele de intrare sau eșire sunt prevăzute cu un mecanism special, care are de scop de a face ca aceste semnale, găsindu-se în pozițiunea „*liber*” să se pună de la sine pe oprire, dacă s'ar întâmpla ca transmisiunea (sârma) să fie tăiată sau să se rupă.

9. Pârghiile ce servesc la manevrarea acestor semnale sunt și ele prevăzute cu un mecanism special, care are de scop de a le fixa sau încuia, când semnalele, din pozițiunea liberă s'au readus pe oprire.

Adică un semnal nu poate fi pus pe liber de către acur de cât o dată, și anume când de la bloc s'a transmis o comandă. După ce acurul a închis semnalul, pârghia lui stă împedicată pe oprire până la uă nouă comandă și așa mai încolo.

10. De asemenea pârghiile semnalelor de intrare și de eșire de la aceiași extremitate a unei stațiuni sunt în legătură mecanică între ele, având de scop de a nu permite ca semnalul de intrare și de eșire să poată fi puse în același timp pe liber. Aceste semnale se contra-dic; adică, pentru a deschide semnalul de intrare, trebuie mai întâiu a închide pe cel de eșire și vice-versa, pentru a putea deschide pe cel de eșire, trebuie mai întâiu a închide semnalul de intrare. Ambele aceste semnale pot sta în același timp pe oprire.

C) *Transmisiuni și accesorii diverse.* 1. Toate acele situate pe liniile de circulațiune, sunt manevrate din una, două sau mai multe *cabine*, în care sunt concentrate pârghiile de manevră ale acestor ace și pârghiile pentru manevra semnalelor.

2. Acționarea acelor se face sau prin *bare* (drugi de fer) în sistemul Hening, sau prin *fire* (sârme) în sistemele Siemens și Jüdel.

3. Legătura între bloc și cabine servind la transmiterea comandi, este realizată în sistemele Hening și Jüdel prin *fire* și în sistemul Siemens prin *cabluri electrice subterane*.

4. Toate acele situate pe liniile principale sunt prevăzute cu un aparat special numit «*fixător de vârf*» și care are de scop de a permite lipirea perfectă a vârfului limbei, de a fixa vârful în această pozițiune și de a permite ca acul să fie luat pe la spate, fără ca limba acului să sufere.

5. Pârghiile acelor sunt prevăzute cu un dispozitiv special, servind acurului de a constata imediat că acul a fost luat pe la spate.

6. Instalațiunea mai e completată prin diverse accesorii, precum canaluri pentru conducerea firelor sau cablurilor, diferiți suportți, scripete, galetți, etc.

7. Fie-care cabină este legată cu biroul de mișcare prin telefon.

Din studiul amănunțit făcut în streinătate din punctul

de vedere al rezultatelor dobândite de practică asupra diferitelor sisteme electrice și mecanice, nu este cu puțință a se fixa ca principiu numai sistemul electric sau numai sistemul mecanic, precum de asemenea, în unul și același sistem, nu se poate impune pentru manevrarea acelor numai barele, exclusându-se firele de transmisiune.

De și aparatele mecanice prezintă mai multă simplitate și întreținerea lor se poate face cu agenți ordinari (ferari), totuși transmisiunile mecanice sunt excluse în stațiunile mari, atât din cauza lungimei sârmelor, cât mai cu seamă din cauza numărului considerabil de fire menite a lega blocul de comandă cu aparatele de manevră situate în cabine,

Aceste fire așezate în exterior, din cauza numărului prea mare, se pot incurca pe timp de zăpadă, polei, vânt mare, etc., și în ori-ce cas trebuiesc ferite de orice depuneri de materie, de trecerea animalelor peste ele, etc. Puse în pământ ele trebuiesc așezate în canaluri mari de zidărie sau de metal și devin foarte costisitoare. De aceea, chiar administrațiile cari preconizează instalațiunile mecanice, adoptă sistemul de comandă electrică pentru stațiunile mari.

Este de observat că aparatele electrice nu cer mai multă întreținere ca cele mecanice; din contra, din resumatul aprecierilor persoanelor oficiale competente, ar resulta chiar că întreținerea aparatelor electrice este aproape nulă.

Mai rezultă, din studiarea acestor aparate variate că ultimele aparate electrice construite de casa Siemens și Halske din Viena, după sistemul d-lui inginer Rauk, pe lângă că realizează toate principiile de siguranță ce până astă-đi putuse fi realizate numai de aparatele mecanice, mai prezintă și avantajul de a avea un bloc de comandă mult mai puțin incombrant ca blocul mecanic.

În privința numărului agenților întrebuințați, sistemul este indiferent, și nu e ăis că, pentru manevrarea aparatelor electrice, se cer acari mai inteligenți de cât pentru cele mecanice.

În privința întrebuințării barelor sau a firelor pentru manevrarea acelor, opiniunile sunt foarte împărțite; totuși din studiul făcut, s'a putut ajunge la convingerea că nu trebuiesc impuse barele unei case speciale pentru fabricațiunea firelor, precum de asemenea nu se poate impune fire unei case specializată în fabricațiunea barelor.

Dintre aparatele electrice cele mai perfecte și cari pot corespunde pe deplin programului C. F. R., s'au găsit aparatele construite de casa Siemens și Halske din Viena după sistemul Rauk, puțin modificat pentru a corespunde sus numitului program, iar dintre diferitele sisteme mecanice, cele mai recomandabile s'au găsit aparatele sistem Hening și Schnabel din Bruchsaal cu transmisiuni prin sârme.

Din punctul de vedere al costului, nu există o diferență apreciabilă între casă Hening și Jüdel; ambele sisteme mecanice sunt ceva mai eftine ca cele electrice.

Acesta a și fost motivul care a îndemnat pe administrația noastră să adopte sistemul Siemens și Halske numai în stațiunile mari și unde, prin urmare, sistemul electric se impunea de la sine; iar în stațiunile mijlocii și mici, sistemele Hening și Jüdel, dispuse pe regiuni.

CENTRALISAREA MANEVREĂRII ACELOR ÎN STAȚIUNEA TITU

(INSTRUCȚIUNE)

§ I.

Descrierea instalațiunii

(A se vedea planșa)

Art. 1. Instalațiunea sistem Hening din stațiunea Titu, are de scop a concentra manevra acelor, semnalelor de distanță, semafoarelor de eșire și a barierelor de la pasagele de nivel, precum și de a împiedeca oă greșită manevră a acelor, după ce semnalele de intrare sau de eșire au fost puse pe liber.

Art. 2. Instalațiunea coprinde:

- a) **Aparatul de bloc** așezat în biroul de mișcare.
- b) **Aparatul de manevră I**, așezat în cabina No. 1 situată la extremitatea stațiunii despre București.
- c) **Aparatul de manevră II**, așezat în cabina No. 1 situată la extremitatea stațiunii despre Pitești și Târgoviște.

d) **Discurile de intrare A, C și E** pentru direcțiunile București, Târgoviște și Pitești.

e) **Semafoarele de eșire B, D și F** pentru direcțiunile București, Târgoviște și Pitești.

f) **Barierile metalice** de la pasagele de nivel N_1 , N_2 și N_3 .

g) **Transmisiunile de sîrmă** în număr de 32, legând blocul cu aparatele de manevră și anume: 12 fire legând 6 manivele de bloc cu 6 manivele de parcurs, aparținînd aparatului de manevră I; 8 fire legând 4 manivele de bloc cu cele 4 manivele de parcurs din aparatul de manevră II, aparținînd direcțiunii Târgoviște; în fine 12 fire, legînd restul de 6 manivele de bloc cu restul de 6 manivele de parcurs din aparatul de manevră II.

h) **Transmisiunile prin sîrmă** în număr de 3, legînd manivelele de barieră aflătoare în cabinele No. 1 și No. II, cu barierele metalice N_1 , N_2 și N_3 de la pasagele de nivel.

i) **Transmisiunile prin sîrmă** în număr de 6 și anume: 2 fire legînd aparatul I cu semnalele A și B. și 4 fire legînd aparatul II cu semnalele C, E și D. F.

k) **Transmisiunile prin bare**, legînd aparatele I și II cu acele, și anume: 8 bare pornind din cabina No. I spre a se lega cu acele Ia/b, 2, 3a/b, 4, 5, 4, 8a/b, și 9a/b și alte 11 bare pornind de la cabina No. II la

acele 15a/b, 16a/b, 17a/b, 20a/b 21a/b 22a/b 23, 24, 25, 26 27a/b.

l) **Diferite accesorii** precum: *pedale automate* pentru semnale, *zăvoare de ace*, *fixători de vîrfuri* pentru ace, *scripete*, *galeți*, *suporturi de fer*, *canaluri de fer* etc. intrînd în construcțiunea intimă a diferitelor părți constructive ale acestei instalațiunii și a căror descriere în detaliu n'are un interes direct pentru personalul de stațiune, chemat a se servi de aceste aparate.

m) **Aparatele telefonice** așezate în cabine și în biuroul de mișcare.

§ II.

Descrierea aparatului de bloc

Art. 3. Aparatul de bloc, are de scop, de a transmite în aparatele de manevră I și II, comanda și despedicarea cuvenită, pentru ca acarii aflători în cabine, să poată efectua operațiunile de primirea sau expediarea trenurilor, în condițiunile descrise mai departe.

Art. 4. Blocul este prevădut cu 16 manivele exterioare prin ajutorul cărora se operează diferitele comande și despedicări, la aparatele de manevră și anume: 6 manivele pentru direcțiunea București, 4 manivele pentru direcțiunea Târgoviște și 6 manivele pentru direcțiunea Pitești. Blocul se găsește ast-fel împărțit în trei secțiuni: secțiunea București, secțiunea Târgoviște și secțiunea Pitești.

Art. 5. Cele 6 manivele din secțiunea București comandă toate liniile de circulațiune în număr de șase și anume I-a, II-a III-a, IV-a V-a, și a VI-a.

Cele 6 manivele din secțiunea Pitești comandă aceleași 6 linii.

Cele 4 manivele din secțiunea Târgoviște comandă numai 4 linii de circulațiune și anume: III-a, IV-a, V-a, și VI-a.

Cum pentru fie-care linie și direcțiune se consideră două mișcări: o mișcare de intrare și alta de eșire, cele 15 manivele de bloc trebuie să realizeze 32 de comande și anume: cele 6 manivele de bloc din secțiunea București realizează 12 comande pentru direcțiunea București (6 intrări și 6 eșiri); cele 4 manivele de bloc din secțiunea Târgoviște, realizează 8 comande pentru direcțiunea Târgoviște (4 intrări și 4 eșiri) și în fine cele 6 manivele din secțiunea Pitești realizează 12 comande pentru direcțiunea Pitești (6 intrări și 6 eșiri).

Art. 6. Pentru ca oă manivelă de bloc să poată servi la 2 comande, fie-care din ele poate ocupa trei pozițiuni:

a) Pozițiunea „*normală*”, indicînd că un tren nu intră nici nu ese;

b) Pozițiunea „*invirtită la stînga*”, indicînd că un tren intră pe sau ese dupe o linie oare-care;

c) Pozițiunea „*invirtită la dreapta*”, indicînd că

un tren intră pe sau iese dupe o linie vecină cu cea comandată de pozițiunea, «*învîrtită la stînga*».

Art. 7. De asupra fie-cărui manivelă sunt fixate plăci indicatoare pe care stă scris:

De la București pe linia I;	spre București dupe linia I
» » » II;	» » » II
» » » III;	» » » III
» » » IV;	» » » IV
» » » V;	» » » V
» » » VI;	» » » VI

Aceleași inscripțiuni sunt fixate d'asupra manivelor corespunzătoare direcțiunii Pitești.

Inscripțiunile pentru Tîrgoviște asemenea cu cele de mai sus, se refer însă numai la liniile III, IV, V, și VI.

Art. 8. Cele trei pozițiuni ale unei manivele de bloc sunt arătate în bloc, printr'un *indicator* în formă de săgeată care se mișcă de o dată cu manivela.

Când manivela ocupă pozițiunea normală, *indicatorul* stă vertical. Dacă manivela se învîrtește spre stînga indicatorul se înclină spre stînga, iar dacă manivela se învîrtește spre dreapta, indicatorul se înclină spre dreapta.

Pentru întregul bloc de 16 manivele, sunt prin urmare 16 indicatori.

Afară de acești 16 indicatori, comanda de intrare sau de ășire pentru primele trei linii de circulațiune mai sunt arătate în bloc și prin niște ferestre ovale. Pentru cele 3 intrări despre București sunt 3 ferestre de culoare albă când manivelele corespunzătoare sunt în pozițiune normală. Culoarea acestor ferestre devine roșie când manivelele au fost învîrtite pentru a se da comanda de intrare.

Pentru cele 3 ășiri spre București, ferestrele sunt roșii când manivelele sunt normale și albe când manivelele sunt învîrtite pentru a se da comanda de ășire.

Pentru direcțiunea Pitești, sunt de asemenea 3 ferestre albe pentru intrare și trei ferestre roșii pentru ășire. Iar pentru direcțiunea Tîrgoviște o fereastră albă pentru intrare și o fereastră roșie pentru ășire.

În total pentru primele 3 linii de circulațiune (I, II, III) blocul este prevăzut cu 14 ferestre din cari, 6, privitoare la intrările și ășirele despre București; 6 pentru Pitești și 2 pentru Tîrgoviște.

Art. 9. Diferitele manivele ale blocului sunt în legătură mecanică între-ele, astfel că diferitele comande ce se transmit aparatelor de manevră, să nu dea loc la ver-o mișcare greșită. Așa de exemplu, dacă s'a învîrtit manivela care dă comanda de intrare a unui tren venind de la București pe linia III-a, manivelele corespunzătoare cari ar da comanda de intrare a unui tren pe linia III-a de la Pitești sau Tîrgoviște se găsesc împedicate.

Ceea-ce s'a ășis pentru linia III-a este adevărat și pentru liniile I, II, IV, V și VI.

Prin urmare, «*doă trenuri venind din direcțiuni opuse, nu pot fi primite pe una și aceeași linie*».

Art. 10. Manivelele de bloc, după învîrtirea lor la dreapta sau la stînga, se pot readuce în pozițiune normală; o dată însă readuse în pozițiunea normală, comanda nu se mai poate repeta, adică o nouă învîrtire nu se mai poate face, până ce semnalul de ășire pentru trenul primit, nu a fost mai întîiu pus pe liber și pe urmă pe oprire.

Această dispozițiune este aplicabilă pentru toate liniile de circulațiune, ori-care ar fi direcțiunile din cari ar veni trenul (București, Pitești sau Tîrgoviște).

Prin urmare: *dacă un tren venind din una din cele trei direcțiuni, s'a primit pe o linie oare-care, un alt tren venind din aceeași direcțiune; nu poate fi primit pe aceeași linie, pe cât timp primul tren nu a părăsit stațiunea, sau cel puțin nu s'a garat pe o altă linie (vezi art. 68).*

Art. 11. Prin manevrarea a 2 manivele de bloc una aparținînd secțiunii București și alta secțiunii Pitești, se pot transmite 2 comande de o dată la cabinele I și II, pentru *primirea de o dată a 2 trenuri*, unul venind din București și altul din Pitești pe linii diferite.

Această înlesnire este posibilă pentru toate cele 6 linii de circulațiune.

Art. 12. Prin manevrarea a 2 manivele de bloc, una aparținînd secțiunii București și alta secțiunii Tîrgoviște, se pot obține numai următoarele combinațiuni pentru *intrarea de o dată a 2 trenuri*:

a) Un tren de la București, poate intra pe linia I-a sau II-a de o dată cu un tren venind de la Tîrgoviște pe una din liniile III, IV, V sau VI.

b) Un tren de la București, poate intra pe una din liniile I, II sau III de o dată cu un tren venind de la Tîrgoviște pe una din liniile IV, V sau VI.

c) Un tren de la București poate intra pe una din liniile I, II, III sau IV, de o dată cu un tren venind de la Tîrgoviște pe una din liniile V sau VI.

d) Un tren de la București, poate intra pe una din liniile I, II, III, IV sau V de o dată cu un tren venind de la Tîrgoviște pe linia VI-a.

Alte combinațiuni de intrări de o dată a 2 trenuri, venind de la București și Tîrgoviște nu sunt permise de bloc.

Pentru ori-care alte combinațiuni de linii, trenurile venind din aceste 2 direcțiuni nu pot fi primite de cât la rînd; adică trebuie ca unul din trenuri să fie deja în gară și manivela de comandă readusă în pozițiunea normală, pentru ca comanda de intrare pentru cel-alt tren să se poată da.

Art. 13. Prin manevrarea a 2 manivele de bloc, una aparținînd secțiunii Pitești și alta secțiunii Tîrgoviște, se pot obține numai următoarele combinațiuni pentru *intrarea de o dată a 2 trenuri*:

a) Un tren de la Pitești, poate intra pe linia I sau II, de o dată cu un alt tren, venind de la Tîrgoviște pe una din liniile III, IV, V sau VI.

b) Un tren de la Pitești, poate intra pe una din liniile I, II sau III, de o dată cu un alt tren, venind de la Târgoviște pe una din liniile IV, V sau VI.

c) Un tren de la Pitești, poate intra pe una din liniile I, II, III sau IV de o dată cu un alt tren venind de la Târgoviște pe una din liniile V sau VI.

d) Un tren de la Pitești, poate intra pe una din liniile I, II, III, IV sau V, de o dată cu un tren venind de la Târgoviște pe linia VI-a.

Pentru orice alte combinațiuni de linii, trenurile venind de la Târgoviște și Pitești, nu pot fi primite de cât la rând.

Art. 14. Prin manevrarea a 3 manivele de bloc aparținând una secțiunii București, alta secțiunii Pitești și a treia secțiunii Târgoviște, se pot obține numai următoarele combinațiuni, pentru primirea de o dată a trei trenuri:

a) Un tren de la București, poate intra pe linia I-a, de o dată cu un tren venind de la Pitești pe linia II-a, și cu un alt tren venind de la Târgoviște pe una din liniile III, IV, V sau VI.

b) Un tren de la București poate intra pe linia II-a, de o dată cu un tren venind de la Pitești pe linia I-a, și cu un alt tren venind de la Târgoviște, pe una din liniile III, IV, V sau VI.

c) Un tren de la Târgoviște, poate intra pe una din liniile IV, V sau VI de o dată cu un tren venind de la București pe una din liniile I sau II, și cu un alt tren de la Pitești venind pe linia III-a, sau de o dată cu un tren venind de la Pitești pe una din liniile I sau II și cu un alt tren venind de la București pe linia III-a.

d) Un tren de la Târgoviște poate intra pe una din liniile V sau VI, de o dată cu un tren venind de la București pe una din liniile I, II sau III, și cu un alt tren venind de la Pitești pe linia IV-a; sau de o dată cu un tren venind de la Pitești pe una din liniile I, II sau III și cu un alt tren venind de la București pe linia IV-a.

e) Un tren de la Târgoviște poate intra pe linia VI-a de o dată cu un tren venind de la București pe una din liniile I, II, III sau IV, și cu un alt tren venind de la Pitești pe linia V-a; sau de o dată cu un tren venind de la Pitești pe una din liniile I, II, III sau IV, și cu un alt tren venind de la București pe linia V-a.

Pentru orice alte combinațiuni de intrări de o dată a trei trenuri venind din cele trei direcțiuni București, Pitești și Târgoviște, operațiunile trebuiesc făcute la rând.

Art. 15. Prin manevrarea a 2 manivele de bloc aparținând una secțiunii București și alta secțiunii Pitești, se pot transmite comande pentru eșirea de o dată din stațiune a 2 trenuri aflătoare pe linii diferite. Această înlesnire este posibilă pentru toate cele 6 linii de circulațiune.

Art. 16. Prin manevrarea a 2 manivele de bloc aparținând una secțiunii București și alta secțiunii

Târgoviște, se pot obține numai următoarele combinațiuni pentru eșirea de o dată din stațiune a două trenuri:

a) Un tren poate eși spre București după una din liniile I sau II, de o dată cu un alt tren eșind spre Târgoviște după una din liniile III, IV, V sau VI.

b) Un tren poate eși spre București, după una din liniile I, II sau III de o dată cu un alt tren eșind spre Târgoviște după una din liniile IV, V sau VI.

c) Un tren poate eși spre București după una din liniile I, II, III sau IV, de o dată cu un tren eșind spre Târgoviște după una din liniile V sau VI.

d) Un tren poate eși spre București după una din liniile I, II, III, IV sau V, de o dată cu un tren eșind spre Târgoviște după linia VI-a.

Art. 17. Prin manevrarea a 2 manivele de bloc aparținând secțiunii Pitești și alta secțiunii Târgoviște, se pot obține numai următoarele combinațiuni pentru eșirea de o dată a 2 trenuri:

a) Un tren poate eși spre Pitești după una din liniile I sau II, de o dată cu un alt tren, eșind spre Târgoviște după una din liniile III, IV, V sau VI.

b) Un tren poate eși spre Pitești după una din liniile I, II sau III, de o dată cu un alt tren, eșind spre Târgoviște după una din liniile IV, V sau VI.

c) Un tren poate eși spre Pitești după una din liniile I, II, III sau IV, de o dată cu un alt tren, eșind spre Târgoviște după una din liniile V sau VI.

d) Un tren poate eși spre Pitești după una din liniile I, II, III, IV sau V, de o dată cu un alt tren, spre Târgoviște după linia VI-a.

Art. 18. Prin manevrarea a 3 manivele de bloc aparținând una secțiunii București, alta secțiunii Pitești și a treia secțiunii Târgoviște, se pot obține numai următoarele combinațiuni pentru eșirea de o dată a trei trenuri spre cele trei direcțiuni: București, Pitești, și Târgoviște:

a) Un tren poate eși spre București după linia I-a, de o dată cu un tren eșind spre Pitești după linia II-a și cu un alt tren eșind spre Târgoviște după una din liniile III, IV, V sau VI.

b) Un tren poate eși spre București după linia II-a de o dată cu un tren eșind spre Pitești după linia I-a și cu un alt tren eșind spre Târgoviște după una din liniile III, IV, V sau VI.

c) Un tren poate eși spre Târgoviște după una din liniile IV, V sau VI, de o dată cu un tren eșind spre București după una din liniile I sau II și cu un alt tren eșind spre Pitești după linia III-a sau de o dată cu un tren eșind spre Pitești după una din liniile I sau II, și cu un alt tren eșind spre București după linia III-a.

d) Un tren poate eși spre Târgoviște după una din liniile V sau VI, de o dată cu un tren eșind spre București după una din liniile I, II sau III, și cu un alt tren eșind spre Pitești după linia IV-a, sau de o dată cu un tren eșind spre Pitești după una din liniile I, II, sau III și cu un alt tren eșind spre București după linia IV-a.

e) Un tren poate eși spre Tergoviște după linia VI-a de uă dată cu un tren eșind spre București după una din liniile I, II, III sau IV, și cu un alt tren eșind spre Pitești după linia V-a, sau de uă dată cu un tren eșind spre Pitești după una din liniile I, II, III sau IV, și cu un alt tren eșind spre București după linia V-a.

Art. 19. Prin manevrarea a 2 sau chiar a 3 manivele de bloc aparținând fie-care uneia din cele trei secțiuni de bloc București, Pitești și Tergoviște, se poate obține: intrarea unui tren dintr'o direcțiune de uă dată cu eșirea altui tren în altă direcțiune; sau intrarea unui tren dintr'o direcțiune, cu eșirea a 2 alte trenuri în cele-lalte direcțiuni; sau în fine intrarea a 2 trenuri din 2 direcțiuni diferite de uă dată cu eșirea unui al treilea tren în cea-laltă direcțiune.

Liniile anume după cari pot eși sau pe cari pot intra de o dată aceste trenuri, sunt indicate în detaliu în tabloul de împiedicări.

Art. 20. Mecanismul diferitelor piese constitutive ale blocului, cari permit realizarea diferitelor combițiuni prevădute la articolele 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 și 18 este închis în interiorul cutiei de bloc și nu are trebuință de descriere.

§ III.

Descrierea aparatului de manevră I situat în Cabina No. I

Art. 21. Aparatul de manevră I, este așezat într'o cabină de 7⁰⁰ metri lungime și 3⁵⁰ metri lărgime. Po-deala acestei cabine se află la 3⁵⁰ metri d'asupra nivelului șinei.

Acest aparat servă pentru manevrarea acelor 1a/b, 2, 3a/b, 4, 5, 6, 8a/b, 9a/b; a semnalului de distanță A; a semaforului de eșire B și a barierei metalice N₁.

Art. 22. Pentru satisfacerea acelor operațiuni, aparatul I coprinde:

1. 6 manivele de parcurs P₁, P₂, P₃, P₄, P₅, P₆.
2. Uă pârghie A pentru manevrarea discului de intrare A.
3. Uă pârghie B pentru manevrarea semaforului de eșire B.
4. 8 pârghii de ace purtând numerile 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, servind la manevrarea acelor 1a/b, 2, 3a/b, 4, 5, 6, 8a/b, și 9a/b.
5. Manivela N₁ cu aparatul său de sonerie, servind la manevrarea barierei N₁.

Art. 23. Manivelele de parcurs P₁, P₂, P₃, P₄, P₅, P₆, sunt în legătură mecanică:

a) Cu cele 6 manivele de bloc din secțiunea București.

b) Cu pârghiile de semnale A și B.

c) Cu pârghiile de ace 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

Art. 24. Fie-care manivelă de parcurs poate căpăta 3 pozițiuni:

1. Pozițiunea «*horizontală*» (încuiată).

2. Pozițiunea «*manevrată în sus*» (încuiată).

3. Pozițiunea «*manevrată în jos*» (încuiată).

Art. 25. Pozițiunea «*horizantală*» corespunde cu pozițiunea normală, adică nici un tren nu intră, nici nu eșe. Ea corespunde prin urmare cu pozițiunea «*normală*» a unei manivele de bloc.

Art. 26. Pozițiunea «*manevrată în sus*» corespunde cu pozițiunea «*învărtită la stanga*» a unei manivele de bloc.

Art. 27. Pozițiunea «*manevrată în jos*» corespunde cu pozițiunea «*învărtită la dreapta*» a unei manivele de bloc.

Art. 28. În toate aceste trei pozițiuni, horizontală, manevrată în sus sau manevrată în jos, manivela de parcurs stă încuiată; adică din pozițiunea ei normală horizontală, nu poate fi mișcată în sus sau în jos, fără a căpăta despicare de la bloc; precum de asemenea o dată pusă în pozițiunea sus sau jos, nu mai poate fi readusă în pozițiunea normală, fără o nouă despicare trimisă de la bloc.

Art. 29. Pârghiile semnalelor A și B în pozițiunea lor normală (semnalele de oprire) stau verticale în sus și încuiate.

Aceste pârghii nu se pot resturna în jos (semnalele pe liber), de cât numai, dupe ce acele fiind așezate pe linia cuvenită, una din manivelele de parcurs, a fost manevrată în sus sau în jos.

Art. 30. Din pozițiunea de jos, pârghiile de semnale se pot reduce în pozițiunea de sus (pozițiunea normală, fără nici o comandă.

Odată readuse sus se incuie în mod automatic.

Aceasta însemnează că: pentru ca un semnal să fie pus pe liber, trebuie să se dea o comandă.

Fiind pe liber semnalul, se poate pune pe oprire ori și când, fără nici o altă comandă. Odată însă pus pe oprire, nu se mai poate pune din nou pe liber, fără uă nouă comandă.

Art. 31. Pârghiile de ace 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 sunt și ele în legătură mecanică și cu manivelele de parcurs și cu pârghiile de semnale.

Art. 32. În condițiunile normale, adică atunci când de la bloc nu s'a dat nici uă comandă pentru intrarea sau eșirea ver-unui tren, când prin urmare manivelele de parcurs și pârghiile de semnale sunt în pozițiunea lor normală, atunci pârghiile de ace sunt cu desăvârșire libere, adică, zeele se pot așeza pe uă direcțiune sau pe alta.

Aceasta însemnează, că pe câtă vreme semnalele sunt închise, se poate executa ori-ce manevră în stațiune.

Art. 33. Îndată însă ce blocul a lucrat, adică, îndată ce de la bloc s'a transmis uă comandă pentru intrarea pe sau eșirea trenului după uă linie oare-care, trebuie mai întâi să se manevreze pârghiile de ace; după aceea manivela de parcurs și apoi pârghia de semnal.

Odată semnalul pus pe liber, pârghiile acelor ce au fost prealabil manevrate, stau împedicate. Ele rămân

impedicate chiar după ce prin trecerea trenului, s'a închis semnalul, până când de la bloc se transmite uă nouă despedicare manivelei de parcurs.

§ IV.

Descrierea aparatului de manevră II situat în Cabina No. II

Art. 34. Aparatul de manevră II, este așezat în Cabina No. II dinspre Pitești.

Această cabină are 7⁰⁰ metri lungime și 3⁰⁰ metri lărgime. Pozeala ei se află la 3⁵⁰ metri d'asupra șinei.

Acest aparat servă pentru manevrarea acelor 15a/b 16a/b, 17a/b, 20a/b, 21, 22a/b, 23, 24, 25, 26 și 27a/b

a semnalelor de distanță C și E

a semafoarelor de esire D și F și

a barierelor metalice N₂ și N₃.

Art. 35. Pentru satisfacerea acestor operațiuni aparatul coprinde :

1. 6 manivele de parcurs P₁, P₂, P₃, P₄, P₅, P₆ necesare direcțiunii Pitești.

2. 4 manivele de parcurs P₁', P₂', P₃', P₄', necesare direcțiunii Târgoviște.

3. Uă pârghie E pentru semnalul de distanță E despre Pitești.

4. Uă pârghie C pentru semnalul de distanță C despre Târgoviște.

5. Uă pârghie F, pentru semaforul F, de esire spre Pitești.

6. Uă pârghie D, pentru semaforul D, de esire spre Târgoviște.

7. 11 Pârghii de ace purtând numerele 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, servind la manevrarea acelor 15a/b, 16a/b, 17a/b, 20a/b, 21, 22a/b, 23, 24, 25, 26 și 27a/b.

8. Manivelele N₂ și N₃, cu aparatele lor de sonerie, servind la manevrarea barierelor metalice N₂ și N₃.

Art. 36. Manivelele de parcurs P₁', P₂', P₃', P₄', P₅', P₆' sunt în legătură mecanică :

a) cu cele 6 manivele de bloc secțiunea Pitești ;

b) cu pârghiile de semnale E și F ;

c) cu pârghiile de ace 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13.

Art. 37. Manivelele de parcurs P₁', P₂', P₃', P₄', sunt în legătură mecanică :

a) cu cele 4 manivele de bloc secțiunea Târgoviște ;

b) cu pârghiile de semnale C și D ;

c) cu pârghiile de ace 2, 3, 4, 5, 6.

Art. 38. Dispozițiunile prevăzute la articolele 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 și 32 privitoare la diferitele părți constitutive ale aparatului I, sunt întocmai aplicabile, pentru părțile similare ale aparatului II.

§ V.

Operațiuni de făcut pentru primirea unui tren ce intră în stațiune.

Art. 39. Presupunem un tren venind de la București pe linia II-a; operațiunile de făcut vor fi :

1. Cu 8 minute înainte de intrarea trenului în gară, impieगतul de mișcare învârtește manivela cuvenită de bloc la dreapta sau la stânga, după indicațiunile puse pe bloc.

2. Prin această operațiune, acarul situat în cabina No. I, primește un sunet de sonerie și în acelaș timp d'asupra manivelei de parcurs P₁, apare semnul că această manivelă trebuie mișcată în jos.

3. Acarul închide bariera N₁.

4. Apoi restoarnă pârghia 3 a acului No. 2.

5. Mișcă în jos manivela de parcurs P₁.

6. Restoarnă pârghia A, pentru a pune semnalul de distanță A pe liber.

7. După ce trenul a trecut de semnal, readuce pârghia A în pozițiunea normală.

8. După ce trenul a trecut de pasagiu, deschide bariera și apoi așteaptă.

9. După ce trenul s'a garat, impieगतul readuce manivela de bloc, în pozițiunea normală, prin care operațiunea manivelei de parcurs P₁, primește comanda de despedicare.

10. Acarul readuce atunci manivela de parcurs P₁, în pozițiunea normală.

11. În urmă pârghia 3 a acului No. 2 devenind liberă, este readusă în pozițiunea normală.

Art. 40. Să presupunem un tren venind din direcțiunea Pitești pe linia IV-a. Operațiunile de făcut vor fi următoarele :

1. Cu 8 minute înainte se învârtește manivela cuvenită de bloc.

2. Manivela P₂ de la aparatul II, primește semnalul de manevrare în jos.

3. Se închide bariera N₂.

4. Se restoarnă pârghiile 10 și 13 ale acelor 24 și 27 a/b.

5. Se mișcă în jos manivela P₂.

6. Se restoarnă pârghia E pentru a se pune pe liber semnalul E

7. Se închide semnalul E.

8. Se deschide bariera N₂.

9. Se trimete de la bloc despedicarea cuvenită manivelei P₂.

10. Se readuce în pozițiune normală manivela P₂.

11. Se readuce în pozițiune normală pârghiile de ace 10 și 13.

Art. 41. Să presupunem un tren venind din direcțiunea Târgoviște pe linia III-a. Operațiunile de făcut vor fi :

1. Se dă comanda de la bloc.

2. Manivela P₁' de la aparatul II, primește semnalul de mișcare în sus.

3. Se închide bariera N₃.

4. Se restoarnă pârghiile 2, 3, 4, 5 și 6 ale acelor 15 a/b, 16 a/b, 17 a/b, 20 a/b și 21.

5. Se mișcă în sus P₁'.

6. Se deschide semnalul C.

7. Se închide semnalul C.

8. Se închide bariera N₂.
9. Se transmite despedicarea de la bloc.
10. Se dă la loc manivela P₁.
11. Se readuc la loc pârghiile 2, 3, 4, 5 și 6.

§ VI

Operațiunile de făcut pentru expedierea unui tren ce pleacă din stațiune.

Art. 42. Presupunem un tren care pleacă spre Pitești dupe linia III-a. Operațiunile de făcut vor fi :

1. Cu 2 minute înainte de plecare se dă comanda de la bloc.
2. Manivela de parcurs P₂ primește semnal de mișcare în sus.
3. Se închide bariera N₂.
4. Se restornează pârghiile de ace 11 și 13.
5. Se mișcă în sus manivela P₁.
6. Se deschide semnalul F.
7. Se închide semnalul F.
8. Se deschide bariera N₂.
9. Se transmite despedicarea de la bloc.
10. Se dă la loc manivela P₁.
11. Se readuc la loc acele 25 și 27 a/b.

Art. 43. Operațiuni analoge și ușor de înțeles se repet, pentru eșirea trenurilor spre București sau Târgoviște.

§ VII

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

Art. 44. De la bloc se transmit comande prin manevrarea de o dată sau pe rînd (vezi art. 11, 12 și 13) la ambele aparate.

Acarul din cabina I, execută operațiunile analoge cu cele prevăzute la art. 39; iar acarul din cabina II, execută operațiunile analoge cu cele prevăzute la art. 40 sau la art. 41.

§ VIII

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

Art. 45. De la bloc se transmite aparatului I comanda convenită prin învîrtirea unei manivele de bloc secțiunea București; iar aparatului II se transmit 2 comande, prin învîrtirea a 2 manivele de bloc una din secțiunea Pitești și alta din secțiunea Târgoviște.

Aceste 3 comande se vor transmite de o dată sau pe rînd dupe împrejurări (vezi art. 14).

§ IX

Operațiuni de făcut pentru primirea unui tren care trece înaintea altuia circulând în aceeași direcțiune.

Art. 46. Presupunem un tren A venind din spre Pitești urmărit de un altul B ce îi trece înainte. Operațiunile de făcut vor fi :

1. De la bloc se transmite aparatului II, comanda pentru intrarea trenului A.

2. Acarul execută operațiunile prevăzute la art. 40.

3. De la bloc se transmite aparatului II, comanda pentru intrarea trenului B pe o altă linie, fiind imposibil de a primi pe B pe linia ocupată de A.

4. Acarul execută operațiunile prevăzute la art. 40.

5. Se dă comanda de eșire pentru trenul B la aparatul I.

6. Acarul respectiv execută operațiunile cuvenite.

7. Numai dupe ce trenul B a părăsit stațiunea și operațiunile de eșire au fost executate, se va da comanda de eșire pentru trenul A.

§ X

Operațiuni diverse.

Art. 47. Operațiunile cari au de scop primirea unui tren de o dată cu eșirea altuia, sau primirea a 2 trenuri de o dată cu eșirea unui al treilea, sau eșirea de o dată a 2 sau 3 trenuri, sau în fine eșirea a 2 trenuri de o dată cu primirea unui al treilea etc. se înțeleg de la sine și nu au nevoie de a fi descrise.

§ XI

Controlul operațiunilor.

Art. 48. Aparatul de bloc este prevăzut cu un dispozitiv special care permite impiegatului să controleze la fie-care moment, dacă o comandă de intrare dată s'a executat întocmai și imediat, de către acarii din cabine. Pentru aceasta blocul e prevăzut la ambele sale extremități cu câte o sonerie și un indicator de semnal, pentru fie-care din cele trei direcțiuni, București, Pitești și Târgoviște. Când unul din semnalele de intrare A, C sau E au fost puse pe liber, adică, când acarul a răsturnat pârghia unuia din aceste semnale, soneria corespunzătoare la bloc sună, iar indicatorul arată liber.

Pentru liniile I, II și III indicatorul mai are și scopul de a împiedica ori-ce mișcare a manivelor, pe cât timp pârghia de semnal nu a fost readusă în pozițiunea normală. Aceasta înseamnă că dacă pârghia unui semnal a fost lăsată prin neglijența acarului resturnată dupe trecerea trenului, o nouă comandă nu se mai poate da.

Art. 49. Alară de controlul operațiunilor executate de acarii din cabine, blocul mai exercitează control și asupra pozițiunii acelor 10 a/b, 14 a/b și 28.

Aceste ace nefiind centralisate, sunt lăsate libere, pentru a fi manevrate cu mâna la caz de trebuință.

În starea lor normală aceste ace sunt făcute pentru liniile I-a sau a II-a directe.

Când se transmite de la bloc vre-o comandă pentru intrarea pe sați eșirea vre-unui tren de pe una din liniile I și II, acele 10 a/b, 14 a/b și 28, fiind în stare normală, se zăvoresc în această pozițiune, chiar prin faptul transmiterii comandai de la bloc; prin urmare nu e

nevoe ca aceste ace să fie păzite la intrarea sau eșirea trenurilor.

Dacă însă din neglijență aceste ace, ar fi fost lăsate în pozițiunea falsă, comanda de la bloc pentru primirea pe sau eșirea trenului de pe linia I sau II nu se poate face; trebuie mai întâiu ca aceste ace să se așeze în pozițiunea adevărată, pentru ca în urmă să se poată transmite comanda.

§ XII

Prescripțiuni reglementare

Art. 50. Când un semnal de intrare sau de eșire a fost pus pe liber, îndată ce trenul a trecut de aceste semnale, pârghia trebuie readusă îndată în pozițiunea normală.

Art. 51. Acarul care va fi prins, că după trecerea trenului, a lăsat pârghia semnalului în pozițiune resturnată, va fi pedepsit cu depărtarea din serviciu.

Faptul că semnalul se pune prin trecerea trenului pe oprire, în mod automatic, nu poate fi invocat ca scuză, pentru acarul care ar fi lăsat pârghia acestui semnal în pozițiune resturnată.

Art. 52. Impiegatul din biuroul de mișcare care are controlul asupra pozițiunii pârghiilor de semnale, este dator să atragă atențiunea acarului, asupra neglijenței sale, servindu-se pentru aceasta de telefon.

Art. 53. Impiegatul care dă o comandă pentru primirea unui tren, va avea grijă ca după intrarea trenului în stațiune, să nu readucă manivela în pozițiunea normală, înainte de a se fi asigurat pe deplin, că întregul tren s'a garat. O comandă de despedicare prematură ar putea da loc la uă deraiere, dacă acarul primind'o pe când încă uă parte din tren se găsește pe un ac oare-care, ar întoarce pârghia acestui ac.

Art. 54. Acarul care la intrarea unui tren în gară, ar primi uă comandă de despedicare prematură, nu va readuce pârghiile de ace în pozițiune normală, până nu va fi asigurat pe deplin că ultimul vagon al trenului a trecut peste ultimul ac.

Art. 55. Atât impiegatul care ar da uă comandă de despedicare prematură, cât și acarul care primind-o, ar manevra uă pârghie de ac 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. 56. Dispozițiunile privitoare la primirea trenurilor, arătate la articolii 52, 53 și 54 sunt întocmai obligatoare și pentru eșirea trenurilor.

Art. 57. Trenul circulând pe linia principală București-Pitești, pot fi primite pe și expediate de pe toate liniile de circulațiune, adică pe și de pe liniile I, II, III, IV, V și VI.

Art. 58. Trenurile locale Titu-Târgoviște, nu vor fi primite și expediate de cât pe și de pe 4 linii de circulațiune, adică III, IV, V și VI.

Art. 59. Dacă se va ivi cazul ca un tren să circule direct de la București la Târgoviște și invers; sau direct de la Pitești la Târgoviște și invers, aceste trenuri se vor primi numai pe și expediate de pe linia III-a.

Art. 60. Pentru toate celelalte trenuri regulate, primirea și expediarea lor, se va face în conformitate cu tabloul întocmit pentru serviciul stațiunii și așezat în biuroul de mișcare; în acest tablou, se indică pentru fie-care tren regulat, linia pe care urmează a fi primit sau de pe care urmează a fi expediat.

Art. 61. Acest tablou se va înlocui cu altul de către Inspectiunea de mișcare, la fie-care schimbare adusă în mersul trenurilor.

Art. 62. Comanda pentru eșirea trenurilor, adică pentru punerea pe liber a semafoarelor de eșire, se va face cel mult cu 2 minute înainte de plecare.

Art. 63. În cazurile când un tren, pentru a eși, așteaptă mai întâiu intrarea altui tren contrar venind din aceeași direcțiune, comanda de eșire se va da numai după ce toate operațiunile necesare intrării trenului ce se așteaptă, au fost complet terminate.

Art. 64. În cazul când un tren A este urmărit de un altul B ce-i trece înainte, comanda de eșire pentru A nu se va da, decât după ce mai întâiu s'a dat pentru B, comanda de respectiv de intrare și de eșire.

Art. 65. Pe câtă vreme nu s'a dat comandă pentru intrarea sau eșirea vre-unui tren, semnalele de intrare și de eșire stau fixate pe oprire și pârghiile de ace în cabine sunt cu totul libere. Ele se pot deplasa după trebuința manevrelor ce s'ar executa pe ori-care din liniile de circulațiune ale stațiunii.

Art. 66. Pe linia I-a și a II-a manevrele se pot face numai când semnalele fie de intrare fie de eșire sunt închise pentru toate liniile de circulațiune.

Art. 67. Pe liniile III, IV, V și VI, manevrele se pot face numai când semnalele, fie de intrare, fie de eșire, sunt închise pentru ori-care din aceste 4 linii sau când semnalele de intrare sau de eșire ar fi deschise pentru una din liniile I sau II.

Art. 68. Cu toate acestea, în cazul când un tren A aflător pe uă linie oare-care, este urmărit de un altul B, pentru care se impune în mod absolut necesitatea de a-l primi pe linia ocupată de A; în acest caz, înainte de a se da comanda de intrare pentru B, se dă comanda de eșire pentru A ca și când acesta ar trebui să părăsească stațiunea; și apoi pe când trenul A se împinge înapoi în stațiune pe o altă linie fără nici uă manevră de semnal, se dă și comanda de intrare pentru trenul B.

Prin urmare, în caz de manevră a unui tren se va face uz de semnalul de eșire de la capul opus celui de unde a intrat, numai în cazul când acest tren, părăsește complet linia pe care intrase pentru a se gara prin împingere pe uă altă linie.

Art. 69. Manevrele trebuiesc conduse foarte încet. Conductorul de manevră nu va da nici un semnal de

înaintare sau de înapoere, până ce mai întîeu 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 înapoere se va da apoi numai după ce conductorul de manevră va fi observat pozițiunile exactă a acelor comandate.

Art. 70. 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 vagoane, precum de asemenea e obligat să observe ca să nu readucă un ac în pozițiune normală înainte ca mașina sau grupul de vagoane să fi trecut complet peste ac.

Art. 71. De câte-ori la manevre se ia un ac pe la spate, acarul primește un avertisment la pârghia acului respectiv, care constă în tăcerea unui mic cilindru de alamă. În toate aceste cazuri, acarul e dator să oprească mișcarea pe un asemenea ac, până la introducerea unui nou cilindru.

Art. 72. Trenurile ce vin din spre Pitești și Tîrgoviște pe una din liniile III, IV, V și VI, se vor gara astfel ca vagonul de semnal să libereze complet acele și mărcile de siguranță ale diagonalelor 14 a/b, 15 a/b 16 a/b și 17 a/b.

De asemenea trenurile ce vin de la București pe una din liniile III, IV, V și VI se vor gara astfel ca în nici un caz, mașinele să nu depășească mărcile de siguranță ale diagonalelor 14 a/b, 15 a/b, 16 a/b și 17 a/b.

Art. 73. Toate neregulele ivite în timpul funcționării acarului precum, luarea pe la spate a acelor, nefuncționarea unei transmisiuni, mergerea cu greu a unei pârghii de ac sau de semnal, neînchiderea în mod automată a semnalelor prin trecerea trenurilor etc., se vor înscrie zilnic de către acari, în registrele speciale înființate și aflătoare la îndemâna acarilor în cabine.

§ XIII.

Întreținerea aparatelor și supravegherea întregei instalațiuni

Art. 74. Ungerea și curățirea aparatului de bloc și a aparatelor de manevră, se va face de către personalul de stațiune, sub supravegherea și răspunderea directă a șefului de gară.

Art. 75. Ungerea se va face printr'un amestec de unt-de-lemn și gaz.

Șeful stațiunii se va îngriji ca acest material să nu'i lipsească nici-o dată.

Art. 76. Șeful de gară și în general personalul gărei, sunt datori a veghea ca transmisiunile precum sîrmele și barele, să fie libere de ori-ce obstacol și să nu se deranjeze prin trecerea animalelor sau descărcarea materialelor din vagoane.

Art. 77. Întreținerea telefoanelor privește pe inspicierul de telegraf care va fi chemat la timp pentru ori-ce deranjare.

Art. 78. Ori-ce deranjare a aparatelor sau a transmisiunilor se va comunica pe cale telegrafică Diviziiei de întreținere și șefului de secție respectiv.

Art. 79. În cazuri de căderea zăpedei în mare cantitate, se va cere telegrafic de la întreținere ajutorul cuvenit pentru degajarea transmisiunilor.

Art. 80. 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 Inspețiunii de mișcare și altul Diviziiei de întreținere. La dresarea acestui proces-verbal se va ține seamă și de înscrierile făcute de acari în registrele speciale ale cabinelor.

CENTRALISAREA MANEVRĂRII ACELOR în STAȚIUNILE BERHECI și TUTOVA

Descrierea instalațiunii

(A se vedea Planșa)

Instalațiunile sistem lüdel, din stațiunile *Berheci* și *Tutova*, au de scop de a concentra manevra acelor, semnalelor de distanță, semafoarelor de eșire și a bariierilor metalice de la pasagele de nivel, precum și de a împiedeca o greșită manevră a acelor, după ce semnalele de intrare sau de eșire au fost puse pe liber.

În fie-care din aceste gări, instalațiunea cuprinde:

a) *Aparatul de bloc central, combinat cu un aparat de manevră* pentru extremitatea gării mai apropiată clădirei de călători, așezate în cabina No. 1 de la peron.

b) *Aparatul de manevră II*, așezat în cabina No. II situată la extremitatea mai depărtată de peron a gării.

c) *Câte 2 discari de intrare A și B*, pentru cele două direcțiuni de intrare.

d) *Câte 2 semafoare de eșire C și D*, pentru cele două direcțiuni de eșire.

e) *Bariera metalică N₁*, de la pasagiul de Nivel.

f) *Transmisiunile prin sîrmă*, legând blocul central și aparatul său de manevră din cabina No. 1 de la peron, cu acele, cu semnalele și cu bariera.

g) *Transmisiunile prin sîrmă*, legând blocul central cu aparatul de manevră II, și pe acest din urmă cu acele, cu semnalele și cu bariera.

h) *Pedalele mecanice p₁ și p₂*, așezate câte una lângă fie-care din semnalele de distanță A și B, și servind la închiderea acestor semnale în mod automat, prin trecerea trenului.

i) *Diferite accesorii* precum: fixători de virfuri, sahoți, canaluri pentru transmisiuni, suportți, scripete găleți și alte părți de mai mică importanță, intrînd în construcțiunea intimă a aparatelor.

k) *Un telefon* în cabina No. I de la peron în legătură cu telefonul din cabina II.

Blocul central cu aparatul său de manevră, situat în cabina No 1 de la peron, cu *manivelele de comandă, manivelele de siguranță* și cu *indcătorii*

de *semnale*, se arată pe planșa alăturată și este de observat că:

a) Fie-care manivelă de comandă și de siguranță, are la partea sa superioară câte un indicator în formă de săgeată care se mișcă odată cu manivela, spre dreapta sau spre stânga, iar în stare normală stă vertical.

D'asupra fie-cărui indicator este fixată câte o tăbliță divizată în două părți printr'o linie verticală, indicând fie-care parte, una din mișcărilor de intrarea sau eșirea unui tren ce se pot comanda de manivela respectivă.

Tăblițele manivelor de siguranță, pe lângă aceste indicațiuni, mai poartă și numărul acelor ce trebuie să manevrate, pentru primirea pe, sau plecarea unui tren de pe linia deservită de acea manivelă.

Sensul în care trebuie să învârtită o manivelă de comandă sau de siguranță, pentru intrarea sau eșirea unui tren, este de asemenea indicat pe tăbliță, printr'o săgeată.

Ast-fel în stațiunea *Berbeci* învârtirea la *dreapta* a unei manivele de bloc sau de siguranță corespunde mișcării de *intrare*, iar învârtirea la *stânga*, mișcării de *eșire* a unui tren.

În stațiunea *Tutova* invers, pentru *intrarea* unui tren manivela se învârteste la *stânga*, iar pentru *eșire* la *dreapta*.

b) Alară de aceasta blocul stațiunilor *Berbeci* și *Tutova* așezat în cabina No. I de la peron, mai este înzestrat cu un *indicator de linii*, așezat în partea sa superioară.

Acest indicator se compune dintr'o cutie, având la mijloc uă fereastră, care în dreapta și în stânga poartă numerele celor 3 linii de circulațiune ale stațiunii.

În interiorul cutiei, și în dreptul fie-cărui număr de linie I, II, III, se mișcă câte o paletă, care în stare normală, adică când nu s'a executat nici uă operațiune pentru intrarea vre-unui tren, arată prin fereaștră, culoarea *albă*; pe dată ce însă s'a pregătit intrarea unui tren pe uă linie oare-care paleta din dreptul numărului acelei linii se mișcă și arată culoarea *roșie*, cu inscripțiunea „*ocupată*”.

După ce trenul primit a părăsit stațiunea, și pârghia semaforului de eșire a fost readusă de către acar în stare normală, (semnalul pe oprire) culoarea roșie din dreptul numărului liniei respective dispăre prin mișcarea la loc a paletelor, care arată iarăși culoarea *albă*.

Prin urmare, pe câtă vreme fereaștră indicatorului de linii, arată pentru una din liniile de circulațiune I, II sau III, culoarea roșie cu inscripțiunea „*ocupată*”, o nouă operațiune pentru primirea unui tren pe acea linie nu se poate face, până ce primul tren n'a părăsit-o.

La *aparatură de manevră II* din stațiunile *Berbeci* și *Tutova* este de observat că:

a) Manivellele de parcurs, în legătură cu manivellele de comandă a blocului din cabina No. I de la peron, stau vertical în fața unui *indicator de mișcări*, înzestrat

cu câte 2 ferestre rotunde pentru fie-care manivelă — având așezate între ele, câte o tăbliță divizată în două părți printr'uă linie orizontală, și purtând partea de *sus* — în stațiunea *Berbeci*, inscripțiunea relativă la *eșirea* trenurilor, și partea de *jos* la *intrarea* trenurilor; iar în stațiunea *Tutova* invers, partea de *sus* a tăbliței indică *intrarea*, iar cea de *jos* *eșirea* trenurilor.

Ferestrele din partea *superioară* de asemenea corespund, în *Berbeci* mișcărilor de *eșire*, și cele de *jos* mișcărilor de *intrare* a trenurilor; iar în *Tutova* invers.

În starea lor *normală* aceste ferestre sunt *roșii*, iar când de la bloc s'a dat o comandă pentru intrarea pe, sau eșirea unui tren de pe una din liniile de circulațiune I, II sau III, soneria cu care este înzestrată fie-care manivelă de parcurs sună, și fereaștră care de serviece mișcarea comandată devine *albă*.

Acarul atunci, din inscripțiunea de pe tăblițele indicatorului, vede pentru care anume din liniile de circulațiune s'a comandat mișcarea, iar tăblițele așezate pe fie-care manivelă de parcurs, îi arată pe lângă felul mișcării, și numărul acelor ce trebuie să manevrate.

Când impieगतul de serviciu, după gararea trenului, sau după plecarea lui din stațiune, transmite acarului din cabină despiedecarea cuvenită, prin readucerea la loc a manivelei de comandă a blocului, soneria de la manivela de parcurs a aparatului de manevră sună, și fereaștră respectivă, care devenise *albă*, redevine iarăși *roșie*.

b) Manivellele de parcurs se manevrează prin împingere *înainte* și *înapoi*.

Mișcarea *împinsă înapoi* a manivelei, corespunde învârtirii la *stânga* a unei manivele de bloc, comandând în stațiunea *Berbeci* *eșirea*, iar în *Tutova* *intrarea* unui tren; mișcare, *trasă înainte*, corespunde învârtirii la *dreapta* a unei manivele de bloc, comandând în stațiunea *Berbeci* *intrarea*, iar în stațiunea *Tutova* *eșirea* unui tren.

Sensul mișcării manivelor de parcurs *înainte* și *înapoi*, mai este indicat prin câte o săgeată, pe tăblițele cu care sunt înzestrate manivellele.

c) Asemenea barierele sunt înzestrate cu câte uă tăbliță, indicând prin săgeți, direcțiunea în care trebuie să învârtite, adică pentru a închide bariera, — la stânga, iar pentru a o deschide, — la dreapta.

Deschiderea abusivă a barierei, închisă de acar sau de impieगत, este anunțată în cabină prin uă sonerie așezată lângă manivela barierei, punându'l ast-fel pe acar sau pe impieगत în pozițiune de a o opri la timp.

d) Întâmplându-se ca un ac la manevră să fie luat pe la spate de către o mișcare sau un grup de vagoane acarul din cabină, este imediat înștiințat despre aceasta printr'o paletă roșie de metal, cu care este înzestrată fie-care pârghie de ac, și care, când acul este luat pe la spate în pozițiunea normală a pârghiei, cade în jos iar când este luat în pozițiunea manevrată, se ridică în sus.

Diferența ce există între aparatele de manevră ale stațiilor Berheci și Tutova, constă numai în numărul diferit de pârgșii pentru manevra acelor.

Ast-fel în:

Stațiunea Berheci.

Aparatul de manevră combinat cu blocul central din cabina No. I de la peron, deservind extremitatea despre Tecuci, a stațiunii cuprinde:

2 pârgșii pentru manevra acelor 1, 2.

3 manivele de parcurs pentru liniile de circulațiune I, II, III.

1 pârgșie pentru semnalul de distanță A despre Tecuci.

1 pârgșie pentru semaforul de eșire C, spre Tecuci.

1 manivelă pentru bariera N, despre Tecuci.

Aparatul de manevră II, din cabina No. II, despre Bârlad cuprinde:

3 pârgșii pentru manevra acelor 4, 5, 6.

3 manivele de parcurs pentru liniile de circulațiune I, II, III.

1 pârgșie pentru discul de intrare B, despre Bârlad.

1 pârgșie pentru semaforul de eșire D, spre Bârlad.

Sabotul așezat pe linia moartă, în apropierea acului 4, se manevrează odată cu acest ac, prin pârgșia respectivă a aparatului de manevră II.

În pozițiunea normală a pârgșiei acului 4, sabotul se restornează lângă linie. Pârgșia acului 4, dupe fie-care manevră de vagoane pe linia moartă trebuind readusă în pozițiunea normală, intrarea trenurilor pe, și eșirea lor de pe linia I, este în tot-d'auna asigurată contra vagoanelor ce s'ar putea impinge de pe linia moartă, spre acul 4.

Stațiunea Tutova.

Aparatul de manevră, combinat cu blocul central din cabina I, de la peron, deservind extremitatea despre Bârlad a stațiunii cuprinde:

2 pârgșii pentru acele 3 și 4.

3 manivele de parcurs pentru liniile de circulațiune I, II, III.

1 pârgșie pentru semnalul de distanță B despre Bârlad.

1 pârgșie pentru semaforul de eșire D, spre Bârlad.

Aparatul de manevră II, așezat în cabina No. II, despre Tecuci cuprinde.

2 pârgșii pentru manevra acelor 1, 2.

3 manivele de parcurs pentru liniile de circulațiune I, II, III.

1 pârgșie pentru semnalul de intrare A, despre Tecuci.

1 pârgșie pentru semaforul de eșire C, spre Tecuci.

1 manivelă pentru bariera N₁, despre Tecuci.

Prescripțiuni regulamentare

Comanda de intrare se va da cu 8 minute înainte de sosirea trenului în gară, iar comanda de eșire numai 2 minute înainte de plecare.

Pentru trenurile, cari nu se opresc în gară, său se opresc cel mult 2 minute, comanda de eșire se va da

numai după ce trenul sositor va fi trecut de semnalul de distanță.

În cazul însă, când un tren pentru a eși sau pentru a trece, e nevoit mai întâi să aștepte sosirea unui alt tren venind din direcțiune opusă, comanda de eșire se va da numai dupe gararea completă a trenului ce se așteaptă.

O comandă sau o operațiune fie de intrare, fie de eșire, comandă o linie oare-care de circulațiune, nu se poate efectua mai înainte ca impiegatul să se fi asigurat pe deplin că acea linie este complet liberă.

Inspecțiunile de mișcare vor dresa tablourii speciale ce se vor schimba la fie-care modificare făcută în mersul general al trenurilor, și în care se vor indica liniile pe cari diferitele categorii de trenuri urmează a fi expediate

O comandă de intrare nici într'un caz nu poate fi dată mai înainte de 8 minute.

O dată o comandă dată și efectuată, sub nici un motiv nu mai poate fi anulată și înlocuită cu o altă comandă.

O asemenea întrebuintare a aparatelor le ia ori-ce siguranță, și impiegații prin o atare procedare pot cauza deraierea trenurilor, atrăgându'și depărtarea lor din serviciu.

Comanda de intrare, înainte de a fi dată trebuie bine chibzuită, pentru ca sub nici un motiv să nu se anuleze.

Aparatul de manevră din cabina No. I de pe peron va fi deservit exclusiv, de către impiegatul de serviciu.

Impiegatul care dă o comandă de intrare sau de eșire, va avea grijă ca după intrarea trenului în stațiune sau după eșirea lui din stațiune, să nu aducă manivela de comandă în pozițiunea normală (adică să nu dea comanda de despiedicare) înainte de a se fi asigurat pe deplin că la intrare întregul tren s'a garat, sau că la eșire întregul tren a eșit. Căci o comandă de despiedicare prematură ar putea da loc la o deraiere, dacă acarul primind'o pe când încă o parte din tren se găsește pe un ac oare-care, ar întoarce pârgșia acestui ac.

Asemenea impiegatul care din cabina de la peron singur își prepară linia pentru primirea din spre și eșira trenurilor spre una din direcțiuni, va avea grijă ca să nu readucă în pozițiunea normală pârgșii acelor manevrate, până ce trenul primit nu s'a garat complet sau până ce trenul plecat n'a trecut complet peste ultimul ac.

Pentru ori-ce tren sau mașină izolată, care ar intra în stațiune cu discul de intrare pe oprire, sau ar eși din stațiune cu semaforul de eșire pe oprire, se raportă telegrafic Inspecțiunii de Mișcare și Serviciului central de Mișcare.

Pentru ori-ce drezină sau vagonet, care ar intra sau ar eși din gară pe când semnalul de distanță ar fi deschis pentru un tren sau mașină ce se așteaptă, se va raporta pe cale telegrafică Divisiei de Intreținere, Inspecțiunii de Mișcare și Serviciului central de Mișcare.

Primirea a două trenuri cu o oprire în stațiune, venind din direcțiuni opuse, se poate face de o dată, dacă liniile pe care sunt primite, au cel puțin 500 metri lungime între mărcile de siguranță.

Prin urmare liniile de circulațiune din stațiunile Berbeci și Tutova fiind mai lungi de 500 metri între mărcile lor de siguranță, ori-ce combinațiuni pentru *primirea de o dată a 2 trenuri*, venind din direcțiuni opuse pe linii diferite, *sunt permise*; adică, un tren de la Tecuci pe linia I, va putea intra de o dată cu un alt tren venind de la Bârlad pe linia a II sau III; sau, un tren de la Bârlad poate fi primit pe linia a II, de o dată cu un tren de la Tecuci intrând pe una din liniile I sau III, și așa mai departe.

În cazurile când un tren A este urmărit de un tren B ce-l trece înainte, comanda sau operațiunea de eșire pentru trenul A se va efectua numai după ce mai întâi s'a efectuat comanda sau operațiunea de intrare și de eșire pentru trenul B, adică numai după ce trenul B a părăsit stațiunea.

Manevrele nu se pot executa de cât atunci când semnalele de intrare sau de eșire sunt închise, adică pe câtă vreme nu s'a făcut nici o operațiune fie de primirea, fie de eșirea vre-unui tren.

Semnalele fiind închise, pârghiile cari comandă acele sunt libere și se pot mișca după trebuința manevrelor ce s'ar executa pe ori-care din liniile de circulațiune ale stațiunii.

În următorul caz însă e nevoie ca pentru efectuarea manevrei să se întrebuițeze semnalul de eșire:

Presupunem un tren A primit pe o linie oare-care. Acest tren este urmărit de un altul B, pentru care, dintr'o cauză sau alta, se impune necesitatea de a fi primit tocmai pe linia pe care se primise A; în acest caz de oare-ce pe câtă vreme trenul A stând încă pe

linia pe care a fost primit, nu se poate da comanda sau efectua operațiunea pentru primirea lui B pe aceeași linie,—se va proceda în modul următor: Se va da comanda sau se va efectua operațiunea de eșire pentru trenul A, care va trece complet peste acul de eșire, dupe acea se va executa operațiunea de despiedicare; prin aceasta semnalul de eșire fiind pus, din nou pe oprire și acele libere, se împinge trenul înapoi în stațiune pe o altă linie. și acuma manivela de comandă sau manivela de siguranță. pentru intrarea trenului B pe linia ocupată mai înainte de A,—devenind liberă, se poate da comanda sau executa operațiunea pentru intrarea trenului B.

Acest caz însă, în practică nu se întâmplă mai nici o dată.

Pentru ca un ac să fie bine manevrat, trebuie ca pârghia ce-l comandă să fie adusă în ambele sale pozițiuni, până la finitul cursei sale.

Întâmplându-se ca la manevră un ac să fie luat pe la spate de către o mașină sau grup de vagoane- acarul e dator să oprească imediat ori-ce mișcare peste acel ac, până ce prin ajutorul cheii speciale de care dispune va reduce paleta pârghiei respective în poziția ei normală.

Inginerul, sau inginerii speciali atașați Divisiei respective cu misiune de a supra-veghea aceste instalațiuni vor visita, atât personal, cât și prin fierarii lor speciali cât se poate mai des aceste instalațiuni, pentru a se asigura de perfecta lor funcționare.

Divizia de Intreținere va lua din vreme măsuri pentru drenarea canalurilor în care s'ar putea aduna apele provenind din tipirea zăpezilor, pentru ca nu prin îngheț în timpul nopții transmisivunile să fie prinse și aparatele puse în imposibilitate de bună funcționare.