

# MEMORII SI COMUNICARI

## Necesitatea construirii unei gări de călători. Transformarea gării de mărfuri, sporirea Atelierului central și construirea clădirii de administrație din București.

### STUDIUL PROIECTELOR

*După care se pot efectua aceste lucrări*

(cu trei planșe)

### PARTEA I

*Neajunsurile și piedicile întâmpinate de exploatare în actuala Gară de Nord*

Actuala gară de nord prin poziția ei, prin legările ce le are cu diferitele linii ce conduc în diferitele părți ale țării și prin natura serviciului său îndeplinește în totul funcțiunea unei adevărate Gări Centrale, fără însă a fi dispusă și inzestrată cu instalațiunile unui serviciu centralizat.

Deja înainte de 1883 nevoile unei transformări sau mai bine zis, a construirii unei noi gări, erau destul de simțite și Direcțiunea de exploatare din acel timp, preocupată de dificultățile întâmpinate de serviciu, a pus în studiu întocmirea proiectelor convenite pentru construirea unei gări centrale pe bulevard în apropiere de Cișmeșiu.

Acest proiect însă nu s'a putut pune în executare din lipsă de fonduri, fapt care de alt-fel nu trebuie regretat, căci la acea epocă neputându-se în deajuns aprecia importanța și dezvoltarea convenită unei atare gări, nevoi provocate mai cu seamă după 1885 adică după punerea în exploatare a liniilor votate prin legea din 28 Mai (9 Iunie) 1882 (vezi *Monitorul Oficial* No. 47 din 1882) gara construită după acel proiect ar fi fost deja incapabilă să corespundă trebuințelor de astăzi.

Este în adevăr locul de a recunoaște că extinderea relațiilor datorite creșterii avuției naționale, a avut o înrîurire directă asupra curentului de călători și mărfuri către capitală, curent favorizat de înlesnirea comunica-

țiunii diverselor orașe cu Centrul prin sporirea continuă a rețelei noastre ferate.

Ast-fel în 1872 când exploatarea număra numai 900 kilometri aproximativ, traficul în Gara București putea fi satisfăcut prin 4 trenuri de Călători și 4 de mărfuri, de oare-ce această gară nu deserve de cât 2 direcțiuni și a nume Direcția Galați și Direcția Pitești ambele de mică importanță la aceea epocă din punctul de vedere al traficului.

În urmă însă după terminarea liniei Ploești-Predeal în 1879, Mărășești-Buzău în 1881 și mai cu seamă după terminarea liniilor votate prin legea din 28 Mai (9 Iunie) 1882, adică după 1885, numărul kilometrilor puși în exploatare a sporit cu mai mult de dublu pentru a ajunge astăzi la 2423 kilometri.

Gara de Nord în loc de a fi legată numai cu 2 direcțiuni, trebuie să satisfacă serviciului în 6 direcțiuni și anume:

- 1) Direcțiunea Verciorova
- 2) „ Iași
- 3) „ Brăila-Galați
- 4) „ Predeal
- 5) „ Fetești (în curând Marea-Neagră)
- 6) „ Giurgiu

Fie-care din aceste direcțiuni afară de a Giurgiului având o importanță destul de mare prin faptul numeroaselor linii de ramificare de care sunt alimentate, au sporit considerabil traficul, ast-fel că astăzi gara de nord trebuie să expedieze și să primească zilnic 30 trenuri de călători și 24 de mărfuri, adică un total de 54 în loc de 8 care erau la început, fără a compta traficul excepțional care reclamă la unele epoce, trenuri de plăcere de Călători și trenuri suplimentare de mărfuri.

Pe lângă cele 6 Direcțiuni menționate, gara centrală din București, e menită să deservească în curând și Direc-

țiile Alexandria și Craiova prin Roșiori-Caracal, și Oltenița prin centura orașului trecând pe la obor.

De și administrația căilor ferate pe măsură ce traficul creștea, a căutat a aduce pe fie care an îmbunătățiri pentru inlesnirea serviciului, prin adaose de clădiri, sporurile magazii, cheurilor, imulțirea liniilor etc., totuși din cauză că nu s'a putut prevedea de la început ce dezvoltare rezerva viitorul acestei gări, locul ales și mai cu seamă distribuția diferitelor servicii ale gărei unele în raport cu altele, fac astă-zi imposibilă realizarea unor îmbunătățiri radicale, fără a reconstrui o nouă gară după un program general care să fie seamă pe lângă nevoile de astă-zi, și de trebuințele viitorului.

Pentru a se înțelege mai bine neajunsurile de care suferă serviciul, credem util a lua și trata pe rând :

Serviciul de Călători

Serviciul de Mărfuri

„ Depositului de mașini (Tracțiunii)

„ Atelierilor și

Clădirea Administrației Centrale

## I. SERVICIUL DE CALATORI

### a) Clădirea de Călători

Lăsând la o parte neajunsurile suferite de serviciul interior prin lipsa de biurouri pentru impiegații gărei și locuințe pentru personalul de supraveghere, ne vom ocupa numai de partea rezervată publicului, căruia suntem datori să i procurăm siguranță și inlesnirea de ori-ce fel.

Partea rezervată publicului se compune dintr'un vestibul de intrare, un vestibul de eșire, 3 săli de așteptare pentru cele 3 clase de călători și o restaurație.

*Vestibulul de intrare* reprezintă o suprafață, de  $153^m,92=18^l,00 \times 8,55^lat.$ . În această sală cu mare dificultate s'a putut menagea pe dreapta și pe stânga, câte 2 case de bilete și una de bagage.

Banca de bagage corespunzătoare pentru ambele case de bagage este de  $18^m,00$  lungime.

Numărul călătorilor care se expediază mai cu seamă vara, numai de la ora 6.30 a. m. la 9.40 dimineața, a fiecărei zile se urcă la 1500, maximul fiind de 1950 ; iar numărul coletelor de bagage în lunile Iunie, Iulie și August ce se înregistrează și expediază în același timp se urcă la 350, maximul fiind de 580.

Se înțelege de la sine că în spațiul de  $153^m,292$  mișcarea a 1500 persoane și manipulațiunea a 350 colete de bagage într'un interval de timp atât de scurt, dă naștere unei aglomerațiuni și confuziuni atât de mare, în cât călătorul nou sosit, cu mare greutate străbate la ghișeul de bilete și perde răbdarea așteptând să i vie rindul ca să și cântărească bagagiile ce ia cu dânsul.

Reclamațiunile sunt destul de numeroase, căci pentru a nu se întârzia peste măsură expedierea trenurilor ce se urmăresc unul după altul și în conformitate cu dreptul acordat de regulamentul de transport, cu 5 minut înainte plecării fie-cărui tren nu se mai eliberează bilete și cu

15 minute înainte, nu se mai înregistrează bagage pentru acel tren, ast-fel că călătorul care sosește numai cu 10 sau 15 minute înainte de plecare, fiind silit să aștepte ca să i vie rândul la casă, rămâne să plece cu un alt tren sau pleacă fără bilet.

### Sălile de așteptare.

Sala de așteptare	Clasa I	are	$95^m,04=10^m,1,90 \times 8,71$
„	„	„	Clasa II „ $86,90=10,90 \times 7,97$
„	„	„	Clasa III „ $123,21=10,90 \times 11,30$ .

Aceste săli sunt prea mici pentru numărul cel mare de călători ce circulă în gara București și publicul în lipsă de loc preferă așteptarea orei de plecare prin coridoare și mai cu seamă pe peronul d'afară.

### Vestibulul de eșire.

Vestibulul de eșire se compune dintr'o sală de  $10^m,90$  lungime și  $4^m,30$  lărgime și posedă o bancă pentru eliberarea bagajelor de  $10^m,90$  lungime. Când vine perioada reintoarcerii călătorilor de la băi și podgorii, adică în epoca de la 15 August la 15 Octombrie, eliberarea coletelor foarte numeroase, trebuind a se face la rând din cauza lipsei de loc, se întârzie câte 15 la 30 minute, provocând nemulțumiri și reclamațiuni din partea publicului.

Trebue să mai adăogăm, că afară de acest vestibul nu există la dispozițiunea publicului nici o sală în care să poată aștepta, fie îndeplinirea formalităților vamale la bagaje fie găsirea trăsurilor, fără a se expune curenților de aer sau frigului pe timp de iarnă.

Aceste neajunsuri cauzate publicului în general, pe lângă care s'ar mai putea adăuga și inconvenientul ce l'presintă chiar saloanele regale, prin poziția, aspectul și distribuția lor, de și strigătoare, sunt însă de mai mică importanță față de greutățile întâmpinate în executarea serviciului de expediere și primirea trenurilor, încărcarea și descărcarea bagajelor, compunerea și descompunerea trenurilor etc., dificultăți ce se pot recunoaște cu inlesnirea din descrierea de mai jos a liniilor și peroanelor.

### b) Linii și peroane

Serviciul trenurilor de călători în gara de nord, se execută pe o primă linie, servind de plecare și sosire și pe o a II-a linie servind pentru o parte din trenuri la sosire.

Între aripa clădirei, de călători și aripa în care sunt instalate biurourile administrației, sunt încă trei linii care nu pot folosi trenurilor de călători, de oare-ce ele servesc exclusiv pentru depunerea garniturilor trenurilor ce sosesc din diferitele localități.

Prima linie e deservită de un peron acoperit, având  $120^m,00$  lungime utilizabilă și de  $8^m,00$  lărgime.

Linia II e deservită de un peron de aceeași lungime ca precedentul, având însă numai  $3^m,30$  lărgime.

Această dispozițiune arată că de și gară finală, în loc însă ca serviciul să se facă ca în gările de cap, adică printr'un peron frontal din care să porceadă diferitele pe-

roane in lungul diferitelor linii de deservit, el se execută numai in lungul unui singur peron ca 'n ori-ce gară laterală de mică însemnătate.

In adevăr cu dispozițiunea de astăzi, serviciul diferitelor trenuri se face la rând, adică trebuie să se aștepte plecarea unui tren, pentru a se aduce in locul său garnitura unui al 2-lea tren și așa mai departe. Dacă dar intervalele între trenuri sunt scurte iar aglomerațiunea de călători și bagage e mare, ori-ce întârziere a primului tren, să frâneze inevitabil asupra trenurilor următoare, provocându-se astfel perturbație in întreaga circulație chiar de la origină.

Tabloul de mai jos arată circulațiunea trenurilor de la 6.00 a. m. la 9.40 a. m. pe timp de vară :

Trenul 29 pers. spre Pred.	pleacă din Bucur.	la 6.05 a. m.
Trenul 45 " " C.-Lung și T.-V. pl.	din Buc.	la 6.45 a. m.
Trenul 21 " " Iași, Vaslui, etc.	" " " "	7.00 a. m.
Trenul 2 ac. din Iași, Vaslui, etc.	sos. in Buc.	la 7.30 a. m.
Trenul 27 pers. spre Pred.-Viena pl.	din Buc.	la 7.35 a. m.
Trenul 39 " " Fetești-Călăr.	" " " "	7.55 a. m.
Trenul 31 " " Giurgiu	" " " "	8.00 a. m.
Trenul 25 " " Craio.-Vêrcior.	" " " "	8.15 a. m.
Trenul 4 ac. de la Viena-Vêrcior.	sos. in " "	9.25 a. m.
Trenul 23 pers. spre Bră.-Gal.-Focș. pl.	din Buc.	la 9.40 a. m.

Restul de trenuri accelerate sau de persoane ce pleacă sau sosesc, sunt repartizate la diferite ore din zi determinate de depărtarea localităților sau de stabilirea legăturilor cu alte trenuri, și presint mai puțină dificultate serviciului.

In cât privește plecările și sosirile figurate in tabloul de mai sus, ele sunt comandate de interese puternice precum : legături la frontiera stabilite prin conferințe internaționale ; necesitățile publicului care călătorind cu trenurile de ziua, are tot interesul ca să ajungă destul de devreme la destinație.

Pentru unele localități mai apropiate aceste trenuri aduc înlesniri reale prin faptul că, călătorul sosind destul de timpuriu și termină afacerile până la trenurile de inapoiere.

Acestea au fost considerațiunile cari au impins pe administrație ca pe măsură ce se stabilea un nou tren să se fixeze orele lui de plecare după cum se indică in tablou.

Pentru a face față serviciului reclamat de aceste trenuri cu o singură linie, stațiunea se vede silită să recurgă la măsuri cu totul excepționale. Ast-fel adesea ori se așează de o dată două garnituri de trenuri pe linia de pornire și o a treia garnitură pe linia magaziei de mare iuțală.

Prin această dispoziție vagoanele se întind in afară de clădire dincolo de peroane și urcarea in vagoane, mai cu seamă pentru dame și copii devine nu numai incomodă dar chiar periculoasă.

Vom mai observa că pentru unele trenuri precum sunt : trenurile de Predeal, trenul de călători spre Vêrciorova și trenul accelerat spre Moldova, chiar in timpurile ordinare, garniturile lor sunt mai lungi de cât lungimea peroanelor (acoperite și descoperite) ast-fel că călătorii acestor trenuri, in afară de inconveniente semnalate mai sus, sunt expuși pe vremele ploioase a fi udați la scări sau coborârea lor din vagoane.

Eșirea călătorilor din hala acoperită și circularea lor printre linii dincolo de extremitățile peroanelor, mai are și gravul inconvenient de a i expune a fi călcați de vagoanele sau mașinile ce vin la trenuri pentru completarea garniturilor sau pentru manevrele ce trebuiesc executate.

In fine trebuie să mai adăogăm că din lipsă totală de spațiu și prin urmare de linii necesare depositării garniturilor de vagoane, afară de linia I-a și la unele ore din zi linia II-a care rămân libere, toate cele-alte linii sunt închise de vagoane până 'n apropierea gâtului ce se formează sub pasagiul superior care leagă Calea Griviței cu gara de mărfuri peste gara de călători.

Din această cauză, când in ultimul moment trebuie adăogat vagoane la tren, manipulația devine foarte dificilă și trenul se 'ntârzie ; iar manevra ce se face pentru scoaterea garniturilor după liniile de deposit spre a fi aduse pe linia de plecare, se face numai pe linia curentă de circulație.

Păstrarea prescripțiunilor de siguranță devine in asemenea condițiuni imposibilă și stațiunea se vede silită să execute manevre contra unui tren de călători a cărui sosire se așteaptă in cinci minute.

In atari condițiuni de nesiguranță se lucrează in gara de nord fără a mai compta că ori-ce greșală a unui singur acar ar conduce trenul din lipsă de alte linii libere, inevitabil peste o linie ocupată de vagoane.

Din cele mai sus expuse se poate recunoasce că inconvenientele sunt destul de numeroase.

In general ele se pot rezuma in următoarele 6 puncte :

1) Călătorul e departe de a găsi comoditatea, satisfacția și siguranța ce i se cuvine.

2) Inregistrarea bagagelor precum și liberarea lor se face cu multă greutate, de și se lucrează cu o grabă care justifică pe deplin rătăcirile de colete și prin urmare reclamațiunile numeroase de această natură pe timpul sezonului activ. (in vara anului curent 282 colete rătăcite).

3) Intârzieri in expedierea trenurilor provocate de încărcarea bagagelor pe un singur peron, și de manevrele dificile pentru aducerea garniturilor pe rând la o singură linie de plecare.

4) Lungimea și lărgimea peronului prea mică pentru numărul călătorilor și bagagelor deservite de acel peron cauzând piedici serioase suirei și coborârei din vagoane.

5) Lipsă totală de linii speciale de garagiu pentru depositarea garniturilor de trenuri și gararea vagoanelor de manipulație la magazia de mare iuțală.

6) Pericolul permanent cu care se execută mișcările și intrările trenurilor in stație.

## II. GARA DE MARFURI.

Gara de mărfuri din Bucuresti prin cantitatea și varietatea mărfurilor sosite și expediate, este după portul Brăila cea mai importantă gară din țară.

Iată în adevăr un tablou care indică mișcarea zilnică în această gară, luată după luna Octombrie a anului curent.

### Sosire.

Mărfuri colete . . . . .	30— 80 vag. sau mijlociu	55 vag.
Vinuri . . . . .	20— 50 » » »	35 »
Cereale, făinoase și div. . . . .	5— 10 » » »	7 »
Lemne de foc și const. . . . .	80—144 » » »	131 »
Piatră, cărbuni, lignit . . . . .		20 »
Alte mărfuri. . . . .		37 »
Total . . . . .		285 vag.

### Expediție.

Mărfuri, colete, vagoane mijlocii . . . . .	20 vag.
Petroleum, vagoane mijlocii . . . . .	2 »
Diverse, » » . . . . .	8 »
Total . . . . .	30 vag.

Totalul vagoanelor de manipulat zilnic numai pentru încărcat și descărcat se urcă ast-fel la 315.

Acest număr de vagoane nu reprezintă însă de cât o mică parte din întreaga manipulațiune a gării de mărfuri, căci pe lângă manipulație propriu zisă de încărcare și descărcare, trebuie enumerat : descompunerea trenurilor sosite prin distribuirea vagoanelor la magazii, cheuri și linii de descărcare ; cântărirea fie-cărui vagon complet înainte de descărcare ; aducerea în parte a vagoanelor descărcate spre a fi încărcate cu mărfuri ce se espediază din București ; adunarea diferitelor vagoane descărcate și reîncărcate pentru a le reforma în trenuri de expediție. Pe lângă toate acestea, mai trebuie adăogat triagiul care se face pentru a se alege vagoane destinate a transita spre Filaret și Giurgiu, vagoanele destinate pentru liniile particulare precum : gara Primăriei, garajul Lessel, garajul Weirach, fabrica de petrol etc.

Pentru toate acestea multiple trebuinți, gara de mărfuri posedă următoarele înzeștrări :

### Serviciul public.

Instalațiunea gării de mărfuri care interesează direct publicul, cuprind :

Uă magazie de expediție

Uă » » sosire

Un Cheu parte acoperit parte descoperit

Trei linii de descărcare

Uă piață servind magaziiile și liniile de descărcare

Uă stradă așezată între cele 2 linii extreme de descărcări și

Un acces (strada) care leagă șoseaua Basarab cu piața gării.

*Magazia de expediție*, lungă de 6<sup>m</sup>00 și largă de 51<sup>m</sup>00 prezintă o suprafață liberă de manipulație de 705 metri pătrați.

În timpurile ordinare această magazie ar fi suficientă ; în periodul activ, din cauza sporului de mărfuri pe de o parte, iar pe de alta din cauza întârzierii încărcării și a

depozitărei unei părți din mărfuri sosite, în această magazie se aglomerează într'atât în cât manipulațiunea interioară adică, înregistrarea, cântărirea, distribuirea și încărcarea mărfurilor în vagoane se face cu foarte multă anevoință din care cauză predătorul perde ciasuri întregi până să'i vie rîndul să termine predarea mărfii sale.

*Magazia de sosire*, lungă de 60<sup>m</sup>00 și largă de 15<sup>m</sup>00 prezintă o suprafață liberă pentru depozitarea și manipulațiunea coletelor de 805 metri pătrați.

Ori pentru a se putea ține o evidență reală de fie-care colet sosit precum destinația lui, timpul exact al sosirei, timpul când trebuie să intre în magazinagiu, e necesar ca distribuția coletelor să se facă într'o ordine perfectă. De aceia chiar s'a căutat și se caută de către administrațiuni ca să se dea magaziiilor de sosire un spațiu îndestulător pentru ca manipulațiunea mărfurilor să se facă cu înlesnire și ținerea lor în evidență să fie corectă.

În magazia de sosire din gara de mărfuri București, nu numai că nu rămâne spațiu liber de manipulație, dar coletele sunt aglomerate unele peste altele, în cât eliberarea se face în cele mai grele condițiuni. Nefiind îndestulătoare, parte din colete se descărcă în magazia de expediție unde aglomerațiunea este mai mică, iar parte rămâne în vagoane nedescărcate câte 2 și 3 zile.

E de observat ca în această magazie se descarcă numai mărfurile locale, căci toate coletele venite din străinătate se descarcă în magaziiile de la Filaret unde se află instalat Serviciul Vamal.

Pentru comerț, distanța Gara Nord-Filaret e un adaos apreciabil de cheltuială în transport, iar pentru administrație, gara Filaret e o sarcină mai mult, atât din cauza întârzierii vagoanelor și a cheltuețelor de manipulațiune suplimentară cât și din cauza personalului de magazie, care ar putea în parte să fie redus, dacă întregul serviciu de magazie ar fi la un loc.

În cât privește localul destinat ca birouri pentru șeful magaziei, impiegați, magazineri, casieri etc., departe de a fi confortabil, influențează chiar asupra sănătății personalului prin lipsa de spațiu, lumină și curățenie, iar publicul nu numai că nu găsește o sală de așteptare sau un biou de informațiune, dar chiar e silit, în timp de iarnă, să stea în frig expus la tot felul de curenți.

### Cheul acoperit și descoperit.

Se află în prelungirea magaziiilor de expediție și sosire. Pe acest cheu în lungime 45<sup>m</sup>00 acoperit și de 40<sup>m</sup>00 descoperit, se descarcă toate mărfurile care nu au neapărată trebuință de a fi protejate contra intemperiilor precum : ferărie, diferite fabricate ustensile industriale, agricole sau domestice, trăsuri, mărfuri în butoaie de ori-ce natură, câte o dată animale etc.

Pe partea acoperită a cheului adesea-ori se îngrămădesc : coletele ce ar trebui depuse în magazia de sosire, cerealele foarte numeroase în epoca de toamnă și altele, iar în par-

tea descoperită pe lângă cele-lalte mărfuri mai sus descrise se descarcă și vinurile.

Este însă de observat că de pe la jumătatea lunii lui Octombrie transporturile de vinuri devin foarte numeroase. In fie-care zi sosesc între 20 și 50 vagoane, și cum comerșanții au tot interesul de a păstra vasele lor deja descărcate pe rampă câte 4—5 zile în mijlocie, fără a mai conta că unii comerșanți le țin chiar câte 10—15 zile, rampa de vinuri ar trebui să aibă o suprafață capabilă de a conține cel puțin 250 vagoane de vinuri, în loc de 60 vagoane cât ar putea conține astăzi dacă ar fi întreținută exclusiv vinurilor.

Efectul acestui neajuns se înțelege cu înlesnire.

Toate vagoanele noi sosite nu se pot aduce la descărcare din lipsă de loc și stau în gară încărcate câte 3, 4 și 5 zile.

Comerșanții sunt siliți să reclame și cu drept cuvânt, căci de și marfa lor e sosită, ei nu se pot folosi de densa.

### Liniile de descărcare.

Pentru materialele grele și voluminoase precum lemnele de foc, de construcție, piatră, cărbuni, etc., care la un loc insumează 140 vagoane zilnice, există *trei linii de descărcare* limitate între piața gării și depositul de mașini.

Aceste linii au în total o lungime utilă de 960.<sup>m</sup>00.

Dacă ținem în seamă că numai sosirea dintr'o singură zi formează o lungime de vagoane de 1400.<sup>m</sup>00, se va recunoaște îndată cu numărul acesta de linii nu poate fi suficient nici pentru a patra parte a trebuințelor.

În adevăr în zilele ordinare de și parte din vagoane se descarcă, însă din cauză că o bună parte din marfă rămâne expusă jos în lungul liniilor timp de 2 și 3 zile, nu se poate găsi loc disponibil de descărcare pentru mai mult de 30—35 vagoane în fie-care zi; și stația se vede silită ca parte din aceste vagoane să le depună spre descărcare pe liniile numite monopol (servind pentru manevră) unde accesul e foarte incomod, făcându-se tocmai pe la capul liniilor despre fabrica de tutun, iar circulațiunea printre linii este peste măsură grea.

Din lipsă de linii de descărcare suficiente, sistematice și separate după natura materialelor prin curți deosebite, vagoanele ce se depun pe liniile monopol și chiar pe liniile anume destinate pentru descărcare sunt puse amestecate, adică după cum sosesc în gară, așa că destinatorul care are numai 6 ore la dispoziție pentru descărcare perde cel puțin 2 ore, numai ca să parvie să găsească vagonul său.

Nemulțumirea publică ce decurge dintr'o asemenea stare de lucruri e foarte legitimă și administrația nu poate să aducă nici o îmbunătățire în starea și dispoziția actuală a gării de mărfuri.

### P i a ț a

Piața deservind magaziiile și liniile de descărcare, are o suprafață de 7886.<sup>m</sup>00=320.<sup>m</sup>00 lungime×24,64 lărgime. Drumul aflător între liniile de descărcare are 320.<sup>m</sup>00 și 12.<sup>m</sup>00 lățimea mijlocie.

Numărul trăsurilor, carelor și căruțelor care sosesc încărcate cu mărfuri de expediat sau care vin goale pentru a rădica mărfurile sosite, variază zilnic între 600—800. Este de observat că cea mai mare parte din ele lucrează în piața gării dimineața între orele 8 și 12.

Aglomerațiunea la aceste ore din zi este atât de mare încât piața prezintă privescerea cea mai penibilă.

Din această cauză nu se poate evita starea de murdărie în care se găsește această piață, iar certurile între cărăușii care se indeasă că se capete locu la magazie, cu mare anevoință să impiedică ca să nu degenereze în bătăi.

### Accesul care leagă piața Gării cu Sosaeau Basarab.

Acest acces formează o stradă lungă de 48.<sup>m</sup>00 și largă de 10.<sup>m</sup>00 despărțită în 2 pentru a se separa curentul trăsurilor ce intră în piața, de cel care ese.

Această stradă, taie linia ferată gara, Nord-Filaret, și linia care leagă gara cu depositul de mașini. Pericolul permanent ce prezintă această trecătoare este atât de evident că ne dispensăm de a insista mai mult.

Cu toată supraveghearea pe fie ce minut, reclamată de o asemenea situație, totuși nu se poate înlătura ivirea accidentelor.

În tot cazul trecerea trenurilor spre și de la Filaret și mai cu seamă eșirea și intrarea continuă a mașinelor din și în deposit, cauzează o întrerupere constantă a curentului de trăsuri. Vom mai adăoga că șoseaua Basarab e legată cu calea Griviței, care e considerată ca adevărată arteră de alimentare a gării de nord prin podul superior despre care am vorbit la începutul acestui memoriu. Acest pod însă în loc să aducă o înlesnire transporturilor, constituie din cauza rampei mari ce are, o adevărată povară pentru cărăuși, mai cu seamă pe timp de iarnă cu îngheț.

### Serviciul interior al gării de Mărfuri

Serviciul interior al gării de mărfuri cuprinde:

Grupul liniilor de sosire și plecare.

Grupul liniilor de manevră.

Linia principală de distribuție.

Liniile deservind magaziiile și cheul.

Podul de cântărit și

Clădirea administrativă.

*Grupul liniilor de sosire și plecare* sunt în număr de 5. Ele sunt cunoscut sub denumirea «Liniile Pitești» și întrebuintate exclusiv numai pentru sosire și plecare ar fi suficiente. Din cauza aglomerațiunei vagoanelor parte din aceste linii sunt însă în permanență ocupate și astfel primirea trenurilor devine deficilă. Aceasta este chiar cauza pentru care linia II care leagă gara București cu gara Chitila nu poate fi pusă în exploatare de și necesitatea de exploatare cu dublă cale între aceste 2 gări este imperios reclamată.

În adevăr linia II-a care leagă gara București cu Chitila formează în gara de mărfuri București linia I Pitești, și pentru a o putea pune în exploatare, ar trebui ca atât linia

I Pitești cât și linia II a gării Chitila să fie în permanență libere, ceea-ce este astă-zi absolut imposibil de realizat.

*Grupul liniilor de manevră* se compune din grupul liniilor cunoscute sub denumirea de „liniile monopol“ în număr de 7 și de grupul celor 2 linii numite turcești.

Dintre acestea însă liniile IV, V, și VII monopol și linia II turcească sunt ocupate de vagoane încărcate cu piatră, lemne și alte mărfuri voluminoase și servesc ca linii de descărcare; linia I monopol e în permanență liberă pentru a asigura circulațiunea spre Filaret; iar linia I turcească servă pentru depozitarea vagoanelor, care constatate defecte, se adună pe această linie de unde apoi se conduc în atelier.

Rămâne dar propriu zis pentru manevre numai 3 linii monopol, adică a II-a, a III-a și a IV-a

Cu un număr atât de restrâns de linii de manevră, compunerea trenurilor de expedit se face cu greutate și cea mai mare parte din ele pleacă întârziate.

*Linia principală de distribuție.* — Toate liniile servind manipulației adică liniile de sosire, liniile magazielor și liniile de manevră, sunt comandate de o singură linie principală de distribuție.

Această dispoziție are gravul inconvenient că nu permite de a se lucra de cât cu o singură mașină și la rând, provocând ast-fel întârziere în descompunerea trenurilor, distribuirea vagoanelor la magazii, scoaterea lor de la magazii și recompunerea lor în trenuri, din cauză că aceste operațiuni nu se pot face de odată. Această linie mai are și dezavantajul că se află în curbă și tăetură, din care cauză șefii conducători de manevră, nu pot vedea cu înlesnire mișcările și distribuirile vagoanelor și nici supraveghea în deajuns dacă măsurile de siguranță prescrise, sunt luate de personalul subordonat.

*Liniile magazielor și cheului.* — Am arătat că magazinele de expediție și sosire precum și cheul, sunt puse în aceeași prelungire. În lungul acestor magazii sunt trei linii, în realitate numai 2 servesc propriu zis scopului, și anume: linia I-a înfundată care deservește cheul și linia II care deservește magazinele.

Prin această dispoziție se vede că orî ce manipulație de vagoane la magazia de expediție, împiedică manipulația magazinei de sosire și vice-versa.

Cum însă sosirile sunt cu mult mai numeroase de cât expedițiile, acestea din urmă sunt neglijate, și încărcarea vagoanelor nu începe de cât de abea după 6 ore p. m. așa că vagoanele încărcate nu mai pot pleca cu primele trenuri ci rămân întârziate pe a doua-zi.

*Podul de cântărit.* — Pe lângă greutățile întâmpinate de serviciu, greutatea care împiedică de a se trage foloasele cuvenite chiar de la instalațiunile existente, podul de cântărit contribuie a mai mări încă aceste dificultăți. Așezat pe triunghiul din care se despart liniile magazielor și liniile de manevră, pentru cântărirea fie-cărui vagon, stațiunea e silită să înceteze orî-ce mișcare pe orî-care din aceste linii.

*Clădirea de serviciu.* — Personalul care face serviciu

în această gară se compune din 2 sub-șefi de gară, 4 implegați de mișcare, 4 șefi de manevră, 16 lucrători de manevră, 28 acari plus personalul de revizie, transitori de magazie, scriitori de vagoane și un număr personal de tren.

Tot acest personal e lipsit de locuință în gară.

Clădirea actuală cunoscută sub numele de cantonul Bm prezintă o suprafață totală de 144.<sup>m</sup> 40 și cuprinde:

O sală de 4.<sup>m</sup> 30 × 3.<sup>m</sup> 65 pentru biuroul de mișcare.  
 » » » 4, 30 × 7, 00 » » telegrafic  
 » » » 4, 30 × 7, 00 » » de transit.  
 » » » 4, 30 × 7, 00 Cazarma pentru personal.

În vederea depărtării de oraș și în vederea serviciului obositor ce face acest personal lucrând zi și noapte, lipsa unei clădiri administrative încăpătoare conținând biurouri, locuințe și cazarmă pentru personalul de tren propriu sau strein ce sosește în timpul nopții, este tot atât de simțită și utilă serviciului ca și toate cele-alte îmbunătățiri ce reclamă această gară.

În rezumat gara de mărfuri din București prezintă următoarele inconveniente:

1) Piedică serioasă la exploatarea pe cale dublă între Chitila și București.

2) Dispozițiune generală greșită, nepermițând nici o îmbunătățire serioasă în limitele ei actuale.

3) Magazii prea mici pentru necesitățile de astă-zi și așezate în mod vițios unele în raport cu altele.

4) Lipsa unui cheu special pentru vinuri.

5) Lipsa unei rampe speciale pentru animale.

6) Lipsa unei rampe de magazie pentru mărfuri incendiabile și explozibile.

7) Lipsă de linii de descărcare cu destinații speciale după categoria mărfurilor separate prin piețe largi și bine pavate.

8) Acces periculos în gară atât din cauza strâmtorei cât mai cu seamă din cauza traversării liniei Filaret și liniei depositului.

9) Liniile de sosire, de expediție și de manevre, prea puține în raport cu trebuințele.

10) Imposibilitatea de a avea înzestrările indispensabile precum: macarele fixe, mobile, gabariturile de încărcare și în special poduri de cântărit în număr suficient și bine așezate, pentru ca cântărirea vagoanelor să se facă cu înlesnire și să nu cauzeze nici o piedică diferitelor manipulații.

11) Lipsa unui local de serviciu în raport cu trebuințele serviciului.

Toate aceste neajunsuri provoacă inevitabil întârzieri mari la primirea și mai cu seamă eliberarea mărfurilor. Întârzieri în expedierea trenurilor și se traduc printr'o rea întrebuințare de vagoane, contribuind la sporirea lipsei tocmai atunci când trebuința vagoanelor e mai mult simțită.

În adevăr cu toate eforturile ce se fac, gara București nu ajunge să descarce mai mult de 150 vagoane pe zi, și

să reîncarce 30, fie un total de 180 din peste 300 care sosesc.

Din această cauză rezultă că se imobilizează în București aproximativ 120 vagoane pe zi; iar în timp de aglomerație mare până la 250 vagoane și ținând compt că utilizarea unui vagon este de patru zile, imobilizarea a 250 de vagoane pe zi conrespunde la o lipsă de 1000 vagoane pentru traficul general al țerei. De altă parte, din această cauză în stațiunea București se aglomerează atâtea vagoane încărcate în cât nu mai rămâne loc pentru primirea trenurilor și Direcțiunea se vede nevoită, la epoce anumite, să oprească câte 3 și 4 zile expedierea mărfuri-

lor către București, și cu toate acestea, sunt zile mai cu seamă a doua zi după sărbători, când se grămădesc în București peste 700 vagoane fără a mai compta numeroasele vagoane încărcate pentru București și reținute prin Buzău, Ploiești, Chitila, etc.

Dacă stația București ar fi în stare se utilizeze cu înlesnire 400 vagoane pe zi, descărcările s'ar face repede și ar deveni pe timpul de toamnă un centru posedând un stoc important de vagoane goale cari s'ar putea utiliza cu profit prin stațiunile unde lipsa e mai simțită.

(Va urma)

## CLADIREA PALATELOR CAMEREI DEPUTATILOR SI SENATULUI

Ideia de a se clădi un palat anume pentru Camera deputaților datează de la 1873, când în sesiunea parlamentară 1873—74 se propuse și se hotărî ca să se deschidă un concurs internațional pentru întocmirea proiectului palatului Camerei deputaților. După multe preparative, concursul a avut loc în 1879, cu care ocazie s'au prezentat proiecte din Austria, Germania, Franța și România. Juriul gășind că premiul I nu se poate da, s'a acordat premiul II-lea proiectului prezentat de d. arhitect Al. Săvulescu, și premiul al III-lea unui proiect din Viena. Acest concurs însă nu a avut nici o urmare de oare-ce s'a făcut propuneri ca palatul Camerei și Senatului să fie clădite împreună, pentru considerații de estică și economie. În acest scop se și începu pregătirea programelor necesare unui nou concurs internațional pentru întocmirea proiectelor unui palat care se cuprindă Camera și Senatul. Terenul pentru această importantă clădire fu ales pe bulevardul Elisabeta lângă Imprimeria Statului și chiar exproprierile erau terminate, când evenimente politice veniră să oprească aceste preparative.

Până la finele anului 1889, totul rămase pe loc, când la 26 Ianuarie 1890, președintele Camerii, d. G. Gr. Cantacuzino, face cunoscut Ministerului de Interne dorința reprezentanților țării, de a vedea cu o oră mai înainte clădindu-se un palat special pentru Cameră, cel existent fiind cu totul impropriu destinațiunei sale.

La această laudabilă inițiativă, președintele consiliului de miniștri, d. general G. Manu propune în ședința Camerii de la 13 Februarie și la Senat în ședința de la 14 ale aceleși luni ca ambele corpuri să și aleagă câte o comisie care să se ocupe cu facerea lucrărilor pregătitoare pentru realizarea acelor clădiri.

Camera Deputaților delegă pe d. G. Gr. Cantacuzino, Nicolae Ionescu, Jacob Negruți, G. Duca, M. Ţoni, Gr. Cozadini și G. Vernescu.

Senatul delegă pe d. A. Crețulescu, președintele seu și pe d-nii senatori: General I. Em. Florescu, Al. Orăscu, P. S. Aurelian G. Filipescu, St. Greceanu și V. A. Ureche.

La lucrările acestei duble comisii, s'a hotărît să ia parte pe lângă d. prim-ministru General G. Manu și d-nii miniștri de Instrucție Publică Th. Rosetti, de Finanțe M. Ghermani și de domenii Gr. Păucescu, precum și primarul Capitalei d. Em. Protopopescu-Pache.

Pentru ca comisia să poată discuta cu folos chestiunile speciale ce vor fi supuse deliberării sale, s'a chemat și d-nii arhitecți M. Capuțineanu, I. Mincu, I. Socolescu și d. Maimarolu, a lua parte la lucrări.

Prima ședință plenară a avut loc la 11 Martie 1890, la care a luat parte 19 membri, și după o discuție foarte animată s'a decis ca palatul Camerei deputaților să se facă separat de palatul Senatului.

În a doua ședință de la 25 Martie, la care a luat parte 20 membri, s'a decis ca palatul Camerii să fie clădit pe bulevardul Elisabeta, lângă Imprimeria Statului, iar palatul Senatului să fie clădit pe locul numit piața Constantin-Vodă, în fața casii de Depuneri și Consemnațiuni.

Tot în aceeași ședință s'a ales o comisiune care să se ocupe cu elaborarea programului pentru ținerea unui concurs între specialiști.

Comisiunea aleasă s'a compus din: d-nii președinți ai Camerii și Senatului, d. primar al Capitalei, d. senator Esarcu, d-nii deputați G. Duca și I. Negruți, și d-nii arhitecți I. Socolescu și D. Maimarolu.

După mai multe ședințe consecutive, această comisiune, în ședința sa plenară de la 8 Maiu 1890, a dat citire memoriului prezentat de sub-comisia specială compusă din d-nii Duca, Socolescu și Maimarolu, prin care se propune 3 proceduri pentru realizarea proiectelor. 1)

### MEMORIU 1)

*Asupra modului de procedare pentru întocmirea proiectelor și executarea lucrărilor palatului parlamentului.*

Subsemnații conform însăreînării cu care am fost onorați, de a studia și a arăta care pot fi procedurile cele mai