

## Resultatul licitațiunii pentru executarea terasamentelor și apărarea lor de pe linia Fetești-Cernavoda.

Terasamentele și apărățile de pe linia Fetești-Cernavoda pentru scoaterea în licitațiune și executarea lor, au fost divizate în trei loturi.

### Lotul I (Km 147+258—Km 151+846)

pentru care era prevăzut aproximativ următoarele lucrări

Săpătura . . . . .	385126 m <sup>3</sup>
Săpătura de fundație la pereu . . . . .	372 „
Pavagiū . . . . .	15312 „
Pereu . . . . .	3982 „

### Lotul II (Km 152+829,6 — Km 158+900)

Împlinire . . . . .	608742 m <sup>3</sup>
Săpătura de fundație la pereu . . . . .	4716 „
Pereu . . . . .	109787 „

### Lotul III Km (160+355 — Km 164+193)

Împlinire . . . . .	1434524 m <sup>3</sup>
Săpătura de fundație la pereu . . . . .	3230 „
Pereu . . . . .	70585 „

Prețurile pentru executarea acestor lucrări prevăzute în devis erau următoarele :

#### A. Lucrări executate

##### Lotul I

1. Un metru cub de săpătură dus în împlinire sau așezat în deposit *un leū și zece bani* (1.10 l.)

2. Un metru cub de săpătură pentru fundația pereului inclusiv reșezarea pământului în groapa de fundație și baterea lui cu maiul : *un leū* (1 l.)

3. Baterea cu maiul a unui metru cub de pământ, așezat în împlinire la culeele viaductului : *cinci zeci bani* (0.50 l.)

4. Un metru pătrat de pavagiu de opt-spre-zece cm. grosime făcut cu mortar de var idraulic de Teil (Piatra fiind dată de Direcție și depusă pe malul Borcei) : *șapte lei și douăzeci bani* (7.20 l.)

5. Un metru pătrat de pereu de 33 cm. grosime făcut cu mortar de var idraulic de Teil (Piatra fiind furnisată de Direcțiune și depusă pe malul Borcei) : *opt lei și zece bani* (8.10 l.)

##### Lotul II

6. Un metru cub de împlinire : *un leū și cinci-zeci bani* (1.50 l.)

7. Un metru cub de săpătură pentru fundația pereului inclusiv reșezarea pământului în groapa de fundație și baterea lui cu maiul : *un leū* (1.00 l.)

8. Baterea cu maiul a unui metru cub de pământ așezat în împlinire la culeele viaductelor : *cinci-zeci bani* (0.50 l.)

9. Un metru pătrat de pereu de 33 cm. grosime făcut cu

mortar de var idraulic de Teil (piatra fiind furnisată de Direcțiune și depusă pe malul Borcei) : *zece lei* (10.00 l.)

10. Desfacerea unui metru pătrat de pereu și curățirea de mortar a petrelor pentru a se putea reîntrebuința în zidărie : *2 lei* (2.00 l.) (\*)

##### Lotul III

11. Un metru cub de împlinire : *un leū și douăzeci bani* (1.20 l.)

12. Un metru cub de săpătură pentru fundația pereului, inclusiv reșezarea pământului în groapa de fundație și baterea lui cu maiul : *un leū* (1.00 l.)

13. Baterea cu maiul a unui metru cub de pământ așezat în împlinire la culeele viaductelor : *cinci-zeci bani* (0.50 l.)

14. Un metru pătrat de pereu de 33 cm. grosime făcut cu mortar de var idraulic de Teil (piatra fiind furnisată de Direcție și depusă pe malul Dunărei) *zece lei* (10.00 l.)

15. Desfacerea unui metru pătrat de pereu, inclusiv curățirea de mortar a pietrelor spre a se reîntrebuința în zidărie : *doi lei* (2.00 l.) (\*)

#### B. Materiale aprovizionate

1. O tona de var idraulic de Teil, așezat în magasi *cinci-zeci lei* (50.00 l.)

2. Un metru cub de nisip : *șase lei* (6.00 l.)

3. Transportul la punctul lucrării a unui metru cub de piatră furnisată de Direcțiune și depusă pe malul Borcei sau a Dunărei : *doi lei* (2.00 l.)

Ast-fel că cu cantitățile și prețurile de mai sus menționate, valoarea aproximativă a lucrărilor după devis este :

Lotul 1 . . . . .	lei	565.511,20
„ 2 . . . . .	„	1.802.639,30
„ 3 . . . . .	„	2.432.508,80
Total . . . . .	lei	4.800.659,30

Licitațiunea pentru darea în întreprindere a astor lucrări a avut loc la <sup>17/29</sup> Ianuarie a. c. Ofertele prezentate au fost cele indicate în tablou de mai jos și din care se vede că cei 5 concurenți au prezentat :

##### Cinci oferte pentru lucrările din lotul 1

Două „ „ „ „ „	2
Una „ „ „ „ „	3
Două „ „ „ „ „	1 și 2
Una „ „ „ „ „	2 și 3
Una „ „ „ „ „	1, 2 și 3.

(\*) Pentru protejarea terasamentelor contra inundațiilor, porțiunile executate în o campanie trebuind fi pereate și la capete.

No. curent	CONCURENȚI			Lotul 1-iu			Lotul al 2-lea			Lotul al 3-lea			Lotul 1 și al 2-lea			Lotul al 2-lea și 3-lea			Lotul 1, 2 și 3-lea					
	Scădere sub	Adaos peste	Devis în %	Valoarea lucrărilor	Scădere sub	Adaos peste	Devis în %	Valoarea lucrărilor	Scădere sub	Adaos peste	Devis în %	Valoarea lucrărilor	Scădere sub	Adaos peste	Devis în %	Valoarea lucrărilor	Scădere sub	Adaos peste	Devis în %	Valoarea lucrărilor	Scădere sub	Adaos peste	Devis în %	
																								+
1	II			504194,97	8,58		1047972,85				2102384,15													
2	12,26		497056,93	4		1874744,87					2388103,70			5,2	4455375,80								2,2	4907295,80
3	8,20		521077,00	2		1838692,09					2347828,15			2,6	4345261,95								0,15	4794456,81
4	4,07		543454,19																					
5	7,04		523229,74																					
6	8		521190,30																					
			566511,20																					
			1802639,30																					
			2432508,80																					
			4801659,30																					

<sup>1)</sup> De a se da avansuri de bani asupra instalațiilor și uneltelor.

Făcându-se combinațiuni între ofertele prezentate și consemnate în tablou — drept ce direcțiunea și'l rezervase — se obțin următoarele rezultate :

Combi-națiunea cea mai favorabilă pentru lucrările tuturor loturilor este :

Oferta Rottenberg și C-nie pentru lotul 1 și 2-lea cu scăzământ de 11,26% sub devis în valoare de lei. . . . . 2.102384,15  
 combinată cu oferta societăței române de construcție pentru lotul al 3-lea cu adaos de 7% peste devis în valoare de lei. . . . . 2.602784,42  
 dând un total de . . . . . 4.705168,57

Ce-a ce raportat la valoare după devis a lucrări de lei . . . . . 4 801658,30  
 reprezinta o economie de lei. . . . . 96490,73

Urmează apoi combinațiunea între oferta A. Thenen pentru lotul 1 cu scăzământ de 12% sub devis și în valoare de . . . . . 497056,98  
 oferta Rottenberg și C-nie pentru lotul al 2-lea cu scăzământ de 8,58% sub devis și în valoare de . . . . . 1647972,85  
 și oferta societăței române de construcții pentru lotul al 3-lea cu adaos de 7% peste devis și în valoare de . . . . . 2602784,42  
 dând un total de . . . . . 4747814,20  
 și raportat la valoarea lucrărilor după devis o economie de . . . . . 53845,10

Dacă s'ar esclude din combinațiuni ofertele pentru lucrările care s'au prezentat numai o singură ofertă se obține următoarele combinațiuni :

Ofertă Rottenberg și C-nie pentru loturile 1 și 2 cu scăzământ de 11,26% sub devis, în valoare de . . . . . 2102384,15  
 reprezentând asupra lucrărilor după devis în valoare de . . . . . 2369150,50  
 o economie de . . . . . 266766 35  
 și urmând imediat combinațiunea între :

Oferta A. Thenen pentru lotul 1 cu scăzământ de 12,26% sub devis în valoare de . . . . . 497056,93  
 și oferta Rottenberg și C-nie pentru lotul al 2-lea cu scăzământ de 8% sub devis în valoare de . . . . . 1647972,85  
 dând un total de . . . . . 2145029,78

și reprezentând un raport cu valoarea lucrărilor după devis de . . . . . 2369150,50  
 o economie de . . . . . 224120,70

Din aceste combinațiuni reese că cea mai avantajoasă din toate ofertele este aceea a lui d. Rottenberg și C-nie pentru lucrările loturilor 1 și 2 cu scăzământ de 11,26% sub devis, ofertă care a și fost acceptată, declarându-se pe d. Rottenberg și C-nie adjudicatari, iar pentru lotul al 3-lea cu toate că adaosul de 7% peste devis nu era exagerat, avându-se în vedere prețurile devisului și neținându-se compt de scăzămintele celor-l'alți ofertanți, Direcțiunea însă în vederea că se prezentase numai o singură ofertă

și acea cu adaos de 7% a decis a încerca pentru acest singur lot o nouă licitațiune și care s'a și fixat pentru 2/14 Aprilie a. c.

Avis amatorilor.

**Referatul Direcțiunii Generale a Căilor Ferate  
Române No. 9297/439 L. n. din 28 Ianuarie  
1891 adresat Ministerului Lucrărilor  
Publice.**

*Domnule Ministru,*

După cum cunoașteți gara de Nord care face astăzi în București serviciul unei gări centrale, nu mai corespunde cu trebuințele actuale ale traficului. Neajunsurile de care suferă publicul și serviciul în această gară sunt numeroase; ele se resumă precum urmează pentru fie-care din părțile care compun gara.

**1). Gara de călători**

Din cauza lipsei de spațiu și a unei bune distribuțiuni, călătorul este lipsit de comoditatea, satisfacțiunea și siguranța ce i se cuvine.

Inregistarea bagajelor precum și liberarea lor, se face cu mare greutate din care cauză se întâmplă dese rătăcirii de colete.

Încărcarea bagajelor făcându-se pe un singur peron, se provoacă întâzieri în expedierea trenurilor și manevre dificile pentru aducerea garniturilor pe rând pe o singură linie de plecare.

Lungimea și lărgimea peronului fiind prea mică pentru numărul călătorilor și bagajelor cauzează piedici serioase suirei și coborârei călătorilor din vagon.

Lipsa de linii speciale de garagiu pentru depositarea garniturilor de trenuri și pentru gararea vagoanelor de manipulațiuni la magasia de mare iuțeală, intercalarea sau scoaterea vagoanelor din trenuri, se face cu dificultate și provoacă întâzieri în expedierea trenurilor.

Tot din această cauză, scoaterea garniturilor după liniile de deposit pentru a fi aduse pe linia de plecare, se face numai pe linia curentă de circulațiune, ast-fel că stațiunea se găsește adesea silită să execute manevre în contra prescripțiunilor de siguranță pe o linie pe care se așteaptă sosirea unui tren în cinci minute, expunând sosirea trenurilor la un pericol permanent.

**2) Gara de mărfuri**

Lungimea liniilor fiind insuficientă, suntem nevoiți a depozita vagoanele pe linia a doua care unește gara București cu gara Chitila, care găsindu-se ast-fel ocupată aproape în permanență, nu permite a se face între aceste două gări circulațiunea pe cale dublă, de și aceasta este imperios reclamată de necesitățile circulațiunii.

Dispozițiunea generală fiind vițioasă, nu este posibilă nici o îmbunătățire reală în limitele actuale ale gării.

Gara se găsește lipsită de instalațiunile absolut necesare pentru a asigura încărcarea și descărcarea facilă și la timp a vagoanelor; magasiile sunt mici și rău plasate; cheu special de vinuri, rampe pentru încărcarea și descărcarea animalelor, magasiile speciale pentru mărfuri incendiabile și explosibile și linii speciale pentru diferitele categorii de mărfuri, lipsesc cu totul.

Liniile de sosire, de expedițiune și de manevre sunt insuficiente.

Din cauza dispozițiunii vițioase a acestei gări nu se pot instala macarale fixe, gabariturii de încărcare și poduri-cântare în număr suficient și în locuri accesibile pentru ca să nu se aducă nici o piedică diferitelor manipulațiuni.

În fine lipsește în această gară un local de serviciu în raport cu trebuințele serviciului.

Pe lângă acestea gara de mărfuri fiind separată de orașiu prin linia Filaret și prin linia depositului și neavând comunicare cu orașul de cât numai printr'ună singură intrare, accesul său este foarte dificil și periculos.

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

În adevăr cu toate efortările ce se fac, gara București nu ajunge să descarce mai mult de 150 vagoane pe zi și să reincarce 30, fie un total de 180 din peste 300 care sosesc.

Din această cauză rezultă că se imobilează în București aproximativ 120 vagoane pe zi; ear 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 corespunde la o lipsă de 1000 de 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 mărfurilor 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, Ploști, Chitila etc.

Dacă stația București, ar fi în stare să 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, care s'ar putea utiliza cu profit prin stațiunile unde lipsa este mai simțită

**3) Depositul de mașini.**

Neajunsurile pe care le aduce exploatarei depositul actual de mașini în gara de Nord sunt următoarele: