

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 explozibile 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:

Situat în mijlocul gării de mărfuri el împiedică ori-ce dezvoltare atât în gara de mărfuri cât și în interiorul său propriu.

Comunicarea între deposit și ambele gări de călători și mărfuri făcându-se pe o singură linie, cauzează un pericol constant pentru mișcărilor din gara de călători.

Trebuințele traficului exigând 60 locuri definitive, depositul nu are de cât 24, care nu se pot spori din cauza lipsei de spațiu.

Lipsa unui atelier proporționat importanței depositului.

Lipsa unei clădiri administrative încăpătoare pentru a conține biourourile inspecțiunii de tracțiune și ale depositului, localuri pentru distribuitori, cazarmă pentru mecanici și fochiști, local de școală, locuințe pentru funcționarii cari au neapărată trebuință de a fi în permanență în serviciu etc.

Lipsa de magazii definitive pentru păstrarea materialului de uns, curățit și materii brute.

Lipsa de loc pentru depozitarea combustibilului în lungul unor cheuri bine condiționate, distribuite și deservite prin liniile necesare pentru a înlesni aprovizionarea unui număr de mașini așa de important precum la gara București.

4) Atelierele.

Parcul materialului rulant al C. F. R. va fi în curând, ținându-se compt de materialul propus a se mai cumpăra, de :

368 mașini locomotive
914 vagoane de călători
7,936 vagoane de mărfuri.

Pentru reparațiunile normale atelierile ar trebui să poseadă sub acoperământ după prescripțiunile uniunii căilor ferate, următoarele încăperi corespunzătoare :

92 locuri pentru mașini
73 » pentru vagoanele de călători
238 » pentru vagoanele de mărfuri ;

iar pentru reparațiunile curente întinderea liniilor de garagiu corespunzătoare la numărul total al vagoanelor ar trebui să fie de 443 locuri.

Astăzi nu avem sub acoperământ în toate atelierile reunite de cât.

39 locuri pentru mașini
150 » pentru vagoane.

De aci necesitatea, nu numai de a se spori atelierile existente în București, dar încă de a se reserva într'un mod judicios partea viitorului pentru ca ele să poată fi mărite și înzestrate cu instalațiunile necesare progresiv cu sporirea parcului materialului de 5 ani cifra de minim 3,000 klm.

Uă rețea atât de întinsă va trebui să fie înzestrată în mod normal cu :

420 mașini
1,650 vagoane de călători
15,000 vagoane de mărfuri,
la care corespund pentru ateliere,
105 locuri de mașini
582 » vagoane de călători și mărfuri.

5) Clădirea Administrației Centrale.

Administrația centrală a căilor ferate se găsește astăzi instalată în parte în bastimentul de călători care fusese rezervat pentru locuințele impiegaților chemați de a locui în gară. Opt servicii care nu și au putut găsi loc în acest bastiment sunt deseminate în orașiu și instalate în case particulare pentru care plătim anual o chirie 29,500 lei.

Uă situațiune atât de anormală nu mai poate dăinui de cât în detrimentul serviciului și este timpul că administrațiunea căilor noastre ferate să și aibă localul său propriu.

Această soluțiune va avea de efect de a înlătura inconvenientele stărei actuale de lucruri care sunt :

Lipsa deservită de loc pentru instalațiunea diferitelor servicii și conservarea arhivelor.

Condițiuni igienice din cele mai defavorabile.

Primejdia permanentă de incendiu.

Lipsa de siguranță pentru valori și documente.

Obligațiunea de a avea 8 servicii în orașiu.

Imposibilitatea de a se da unor impiegați ai serviciului activ locuință în gară și aceasta contra obligațiunilor serviciului și chiar a regulamentului de exploatare.

Concluziune

Din cele ce preced, rezultă că gara de Nord nu mai satisface astăzi trebuințelor exploatărei și că o îmbunătățire radicală se impune cu toată urgența.

De aceea profitând de creditul de 60,000 lei, acordat de Corpurile legiuitoare în 1889 pentru acest scop, am luat imediat în studiu și am întocmit proiectele provisorii pentru reconstruirea acestei gări.

Memoriul care însoțește acest raport indică în detaliu considerațiunile de care am fost conduși pentru stabilirea acestor proiecte, diferitele soluțiuni la care poate da loc cestiunea reconstruire a gării de Nord și motivele care ne face să vă propunem, Domnule Ministru, acceptarea soluțiunii IV după care gara de călători se va construi fără nici o genă pentru exploatare pe cheu, la capul Bulevardului, iar gara de mărfuri se va menține și reconstrui pe amplasamentul actual.

Dispozițiunile reconstrucțiunii gării în ipoteza unei gări de călători pe cheu sunt indicate pe planul intitulat soluțiunea IV.

În soluțiunea IV dispozițiunile generale ale gărilor de călători și mărfuri rămân aceleași ca și în soluțiunea III, cu deosebire că aceste două gări sunt separate, și că gara de mărfuri este la nivel.

Mai înainte de a intra în esaminarea acestei soluțiuni este de observat că separarea gărilor de călători și mărfuri nu are nici un inconvenient, fiind că ele nu au nici o comunicare de serviciu între dênsele.

Afară de aceasta prin separarea gărilor nu se va spori personalul gării, pentru că aceste două gări, chiar fiind pe același amplasament, tot ar trebui conduse de personal deosebit după cum se face și în alte țeri unde traficul este mare.— Așa de ex. la gara Anhalt din Berlin unde gările

de mărfuri și de călători sunt alături, fie-care din ele sunt conduse de personal de serviciu separat.

Singurul inconvenient ce are separarea celor două gări este subdivizarea depositului care va necesita un personal dublu.

Acest inconvenient, care nu este prea mare, este compensat prin avantajele ce se pun pentru public prin executarea unei gări de călători mai aproape de centrul orașului, și prin economiile de construcție ce vor rezulta după cum se va vedea mai departe din construirea gării pe terenul de la Bulevard.

În soluțiunea IV-a gara de călători se poate construi în condițiuni tot așa de satisfăcătoare pentru exploatare ca și în soluțiunea III-a.

Racordările acestei gări cu garile învecinate, precum și liniile de mică centură se pot face cu înlesnire, fără a se aduce veri-o jenă circulațiunii căruțelor cărora s'a menajat în toate părțile o trecere inferioară.

Gara de mărfuri se poate construi în condițiuni mai avantajoase ca în soluțiunea III-a, în care nu era loc suficient pentru plasarea magazinului de vamă și grupului său de linii.

În soluțiunea IV-a, dispărând căile de călători, care limitau la dreapta gara de mărfuri, se poate cu mici exproprieri cuprinse între biserica Sf. Vineri și calea Griviței a se obține terenul necesar pentru așezarea magaziei vămei cu grupul său de linii.

În fine în această soluțiune se conservă clădirea actuală de călători care se poate utiliza pentru locuințele personalului, precum și atelierele care se vor spori pe locul unde se găsesc.

Conservarea atelierelor pe locul actual, are pe lângă avantajul de economie și pe acela de a fi mai în apropiere de oraș și prin urmare mai accesibil lucrătorilor.

Un avantaj al soluțiunii IV este și separațiunea curenților de circulațiune, avantajii care va deveni foarte important când exploatarea va lua desvoltarea la care este chemată. Ast-fel în această soluțiune curentul de călători va fi pe Bulevard, curentul mărfurilor grele și coletelor indigene pe soseaua Basarab, și în fine curentul coletelor străine pe calea Grivița.

Pe lângă avantajele considerate de exploatare ce oferă soluțiunea al V-a ea mai are și avantajul de economie.

În adevăr, construcțiunea acestei gări fiind făcută pe un teren deschis, va consta în prețuri unitare mai puțin de cât construirea gării pe actualul amplansament unde, tre-

buind a menține în acelaș timp circulațiunea neîntreruptă, construcțiunea va fi jenată continuu de circulația trenurilor și prin urmare construcția va fi mai scumpă.

În definitiv dar propunem a se construi gara nouă după trăsurile generale indicate în soluțiunea IV-a și anume :

Gara de călători pe Cheu, având clădirea de călători la intersecția cheului cu Bulevardul Elisabeta, gara de mărfuri pe amplasamentul actualei gări de mărfuri. Pentru mărfurile indigene accesul acestei gări va fi pe șoseaua Basarab, pentru mărfurile străine accesul va fi pe calea Griviței unde se vor construi și biourourile vamale.

Atelierele se vor spori și transforma, conservându-se actualul amplasament.

În fine curentul se va separa complet de acela al călătorilor, construindu-se linii speciale de călători și mărfuri între Chitila, Mogoșoaia și București.

Costul aproximativ al acestor lucrări va fi de 25,000,000 lei în care se coprind :

Gara de călători,

Gara de mărfuri,

Gara militară,

Atelierele,

Depozitele de mașini,

Clădiri pentru locuințele impiegaților care prin natura serviciului lor trebuie să locuiască în gară.

Biourourile vamale și de axe

Liniile de racordare a gării București cu stațiunile vecine Chitila, Mogoșoaia și halta Palatului Cotroceni.

Clădirea de administrație.

Detaliul costului acestor lucrări se vede în estimațiunea conținută în memoriul alăturat.

Terminând, vă rugăm, Domnule Ministru, să bine-voiți a da aprobarea D-voastră concludsiunilor din acest raport și a sesisa corpurilor legiuitoare cu proiectul de lege pentru deschiderea unui credit de 25,000,000 lei necesar pentru aceste lucrări.

Bine-voiți, vă rugăm, Domnule Ministru, a primi încredințarea prea distinsei noastre considerațiuni.

(Semnați)

Director General

G. DUCA

P. Șeful serviciului lucrărilor noui

Inginer-șef

Sc. Ottolescu