

MEMORII SI COMUNICARI

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

STUDIU PROIECTELOR

După care se pot efectua aceste lucrări

— Urmare —

III. SERVICIUL DEPOSITULUI DE MAȘINI

Depositul de mașini se găsește în triunghiul format de liniile Pitești, linia de joncțiune Filaret, și liniile monopol, și așezat chiar în mijlocul gării de mărfuri pe care o desparte în două: de o parte serviciul magazielor și în cea-altă parte, grupul liniilor de manipulație.

Prin această dispoziție, depositul de mașini formează adevăratul obstacol, care se împotrivesc la sporirea gării de mărfuri și în același timp, nici lui nu i se poate da dezvoltarea convenită fără a desființa o parte din instalațiunile actuale ale gării.

Serviciul între depositul de mașini și gara de călători se face printr'o linie paralelă cu linia de joncțiune Filaret, legată cu gara, sub podul superior.

Tot pe această linie se degajează și mașinele trenurilor de mărfuri, nefiind posibilitate ca mașinele să iasă direct în gara de mărfuri, fără a periclita manevrele și mișcărilor numeroase ce se fac acolo.

Dacă se ține în seamă că sub podul superior nu sunt de cât 3 linii și anume: linia principală de circulație spre și de la Chitila, linia de joncțiune Filaret, și linia depositului, se va înțelege câtă piedică și chiar pericol poate cauza stației, mișcarea a 50—60 mașini care pentru a intra sau eși din deposit, trebuie mai întâi să vie neapărat sub acest pod.

Pericolul e cu atât mai mare cu cât din cauza zidurilor de sprijinire ale rampei podului și din cauza curbei

pronunțate, vederea îndepărtată pe linia depositului este cu totul împedicată.

Afară de greșita lui așezare în raport cu gara de mărfuri, depositul de mașini e departe de a poseda instalațiunile necesare pentru a corespunde traficului de astă-zi.

Iată în adevăr din ce se compune înzestrările actuale ale depositului:

O remisă definitivă conținând 24 locuri și 24 gropi de curățit.

O remisă provizorie de 12 locuri cu 12 gropi, pentru adăpostirea mașinelor noi de călători, care nu pot fi adăpostite în remisa definitivă din cauza adâncimei prea mici a acestei remise.

O remisă provizorie de 12 locuri cu 2 gropi în prelungirea celei precedente de aceeași adâncime ca remisa veche definitivă, servind restului de mașini.

În total 24 locuri definitive și 24 locuri provizorii în loc 60 locuri definitive de care are nevoie depositul București.

Vom mai observa că remisele noi (provizorii) sunt așezate la mare depărtare de remiza veche, în care se află instalat serviciul de executare, așa că supravegherea mașinelor în remisele noi nu se poate face cu scrupulositatea convenită.

Un Atelier de 40,00 m. p., așezat într'o anexă a remizei definitive, prea mic pentru numărul lucrătorilor întrebuințați și pentru instalarea tuturor mașinelor utile de care ar avea necesitate acest atelier.

Un rezervor de păcură de 100.^{m3}00, prea mic în raport cu trebuința

Două poduri de învârtit mașinele, trei colone de alimentare, și 2 rezervorii de apă, cubând împreună 200.^m 3 00. Aceste instalațiuni sunt suficiente.

O magazie provizorie pentru materiale de luminat și uns.

O magazie provizorie pentru materialele brute, precum piese de schimb, arcuri, bulone, cusineți, etc. etc. In această magazie sunt instalate și biourile distribuitorilor de materiale.

Un cheu de cărbuni și două șoproane pentru lignit, suficiente în raport cu aprovizionările de care are nevoie depositul.

In schimb însă aprovizionările de lemne nu se pot face în cantități suficiente din lipsă de loc liber de depozitare.

In cât privește numărul liniilor de descărcarea materialelor și a liniilor de aprovizionarea mașinelor, a est număr e neîndestulător, din care cauză mașinele trebuind a se aproviziona la rând, manipulație se întârzie și serviciul suferă.

Din cele mai sus arătate se va recunoaște că neajunsurile cauzate exploatarei de depositul București sunt destul de numeroase și anume :

1) Posiție geșită, împiedecând ori-ce dezvoltare, atât în gara de mărfuri cât și in interiorul său propriu.

2) O singură linie de comunicare pentru ambele gări, cauzând prin legătura ei un pericol constant pentru mișcările din gara de călători.

3) O remisă definitivă pentru 24 locuri, în loc de 60 cât cere traficul de astăzi.

4) Lipsa unui atelier potrivit importanței acestui deposit.

5) Lipsa unei clădiri administrative încăpătoare, pentru a conține biourile inspecției de tracțiune și a depositului, localuri pentru distribuitori, cazarmă pentru mecanici și fochiști, local de școală, locuințe pentru funcționarii ce au neapărată trebuință de a fi în permanență în serviciu etc.

6) Lipsă de magazii definitive pentru păstrarea materialelor de uns, curățit și materii brute.

7) Lipsă de loc pentru depozitarea combustibilului în lungul unor cheuri bine condiționate și distribuite, și deservite prin liniile necesare pentru a înlesni aprovizionarea unui număr de mașini atât de important.

IV. SERVICIUL ATELIERELOR

Atelierul Central de mașini și vagoane din gara București se află instalat în prelungirea gării de călători spre oraș, legat cu gara printr'o singură linie care trece pe sub clădirea administrației.

Necesitatea de a se spori aceste ateliere este tot atât de imperios reclamată de exploatare ca și a celor-lalte servicii studiate până aici. — Această necesitate rezultă în mod evident din următoarele considerațiuni :

Parcul materialului rulant C. F. R. se compune din 318 mașini-locomotive, 794 vagoane de călători și 6836 va-

goane de marfă ; la care se cuvine a mai adăoga materialul propus a se cumpăra și anume :

50 Mașini locomotive

120 Vagoane de călători și

1100 Vagoane de marfă.

In cât în scurt timp parcul materialului rulant C. F. R. se va compune din 368 mașini-locomotive, 914 vagoane de călători și 7936 vagoane de marfă.

Pentru reparațiunea normală a acestui parc, atelierul ar trebui să posedeze sub acoperământ după prescripțiunile Uniunii căilor ferate următoarele încăperi :

Pentru mașini un număr de locuri egal cu 25% din numărul total, adică $\frac{368 \times 25}{100} = 92$ locuri.

Pentru vagoanele de călători, un număr de locuri egal cu 8% din numărul total adică $\frac{914 \times 8}{100} = 73$ locuri.

Pentru vagoanele de mărfuri, un număr de locuri egal cu 3% din numărul total adică $\frac{7936 \times 3}{100} = 238$ locuri

Pentru reparațiuni curente la vagoane, întinderea de linii de garagiu în cuprinsul împrejurimilor atelierelor, trebuie să corespundă cu un număr de locuri egal cu 5% din numărul total al vagoanelor adică $\frac{8850 \times 5}{100} = 443$ loc.

Atelierele existente au rămas până acum ast-fel cum au fost construite la început, adică pe când rețeaua căilor noastre ferate era de 900 kilometri aproximativ, afară de unicul atelier sucursal ce s'a construit lângă București în anul 1889.

Actualmente încăperile tutelor atelierelor C. F. R. permit a se lua în reparațiune sub acoperământ :

Atelierul Pașcani	6	mașini și	16	vagoane
„ Galați	6	„	24	„
„ București	27	„	55	„
„ Buc.-Sucursala	—	„	40	„
„ T.-Severin	—	„	15	„

In total . . . 39 mașini și 150 vagoane

Din comparațiunea acestor cifre, rezultă că atelierile existente sunt cu totul insuficiente, ceea-ce de altminterlea se confirmă prin greutățile întâmpinate în efectuarea reparațiunilor ; căci de câți-va ani se simte necesitate de a se lucra în toate atelierile când traficul este slab, câte 12 ore pe zi în loc de 10 ore ; iar în unele diviziuni să se lucreze ziua și noaptea cu echipe duble de lucrători.

Această stare cu totul anormală are de urmare pe de o parte urcarea peste măsură a costului lucrărilor de reparațiune, iar pe de altă parte utilizarea insuficientă a materialului rulant care stă prea mult timp neîntrebuințat în atelier.

Pe lângă toate acestea, mai este de considerat că pagubile provenite din insuficiența atelierelor se agravează prin fluctuațiunea traficului, care variază în cursul anului între limite foarte îndepărtate.

Pentru ca cu un parc de material rulant relativ mic,

să putem face față variațiilor traficului, ar trebui ca atelierele să fie mai bine înzestrate, căci în asemenea condițiuni s'ar dispune fără inconvenient forțarea lucrărilor de reparațiune în timpul când traficul este slab și s'ar preda un număr cât se poate mai mare de mașini și de vagoane serviciului de exploatare, îndată ce perioada de mare trafic începe.

Din toate aceste considerațiuni rezultă, că este absolut necesar de a se spori atelierele.

Sporirile ce sunt de făcut la toate atelierele, rezultă din bazele indicate la început; în special sporirile propuse pentru atelierul central București sunt făcute în ipoteza suprimării atelierului Pașcani, a creării unui atelier nou la Iași și a suprimării atelierului sucursal din București, în cât numărul de mașini și de vagoane ce s'ar putea lua în diversele ateliere spre reparațiune sub acoperământ ar fi :

In atelierul Iași	26 mașini și 113 vagoane
„ „ București	58 „ „ 150 „
„ „ Galați	6 „ „ 24 „
„ „ T.-Severin	— „ „ 15 „
In total	90 mașini și 302 vagoane

Sporul ce s'ar cuveni în special atelierului București, ar fi pentru 31 mașini și 95 vagoane.

După cum am arătat la început, acest spor e reclamat de necesitățile prezente.

Vom observa numai că, înainte de 5 ani, rețeaua liniilor noastre ferate va atinge cifra de minimum 3000 de kilometri.

Admițând ca înzestrare normală de parc rulant numai 0,14 mașini, 0,55 vagoane de călători și 5 vagoane de mărfuri pe kilometru, găsim că pentru 3000 kilometre, ar trebui să posedăm un parc de 420 mașini, 1650 vagoane de călători și 15,000 vagoane de mărfuri.

Aplicând proporțiunile de mai sus, găsim că de azi în 5 sau 6 ani atelierele noastre ar trebui să cuprindă sub acoperământ :

25% din 420 adică 105	locuri de mașini
8% „ 1650 „ 132	„ „ vagoane de călători
3% „ 15000 „ 450	„ „ „ „ marfă

Iar linii de garagiu pentru 5% din 16650 adică pentru 832 vagoane.

Aceste date arată în deajuns că ceea-ce se prevede pentru astăzi, nu numai că e absolut indispensabil, dar că deja la terminarea lucrărilor ne vom găsi cu înzestrări insuficiente și prin urmare lucrările vor trebui executate după un program care să fie neapărat seamă de sporirile ulterioare fără a fi nevoie de noi exproprieri sau dărâmări din construcțiunile executate.

V. CLADIREA ADMINISTRAȚIEI CENTRALE

De și clădirea administrației centrale nu ar trebui să epindă de serviciul propriu zis al gărei, totuși ches-

tiunea construirii unui local administrativ e în strânsă legătură cu construirea noii gări prin faptul că astăzi, în lipsă de un local propriu, parte din biourourile administrației sunt instalate în bastimentul de călători, care fusese rezervat pentru locuințele impiegaților ce au neapărată trebuință de a locui în gară.

În adevăr actualul local al administrației centrale a fost clădit la 1874 și nu este alt-ceva de cât transformarea vechei magazii de mărfuri.

De atunci nici o sporire, nici o modificare nu a fost făcută, și instalațiunile destinate la începutul unui personal de 250 impiegați, devenind din zi în zi și treptat cu desvoltarea liniilor și a traficului tot mai insuficient, s'a recurs ca mijloc de îndestulare a noilor trebuințe, la depărtarea din încăperile bastimentului de călători, a impiegaților care după cum am arătat mai sus, prin natura serviciului lor, trebuie să locuiască în gară.

Dar și această măsură a ajuns în curând să nu mai pôtă da nici o înlesnire și astăzi, când numărul impiegaților este de 616, în loc de 250, a trebuit să se închirieze localuri în oraș pentru biourourile serviciilor care numai au loc în încăperile de care dispune gara.

Ast-fel serviciile Tracțiunii, Contenciosului, Minelor, Lucrărilor Noi, Podurilor și Docurilor, Inspecțiunii de mișcare, Inspecțiunii de Tracțiune, și Diviziunii de întreținere cu reședința în București, sunt instalate în 7 case particulare, închiriate cu prețul anulat de 29,500 lei.

O situațiune atât de anormală nu se poate prelungi fără grave prejudiciuri și clădirea unui nou local de administrațiune se impune ca o lucrare din cele mai urgente. De și cele 8 servicii menționate sunt instalate în oraș, totuși serviciile rămase în gară sunt foarte înghesuite, așa că numărul impiegaților care lucrează într'o cameră, este de cel puțin de 2 ori mai mare de cât ar trebui să fie, dacă s'ar căuta să se îndestuleze măcar minimum exigenților igienice.

Pe de altă parte construcțiunea defectuoasă a bastimentului, reaua orientațiune a majorității biourourilor, așezarea nechibzuită și imposibilă de corectat a latrinelor, fac ca unele camere să fie cu totul nelocuite iarna, iar altele să devină niște adevărate locuri de supliciu vara când temperatura lor atinge de la 30 la 35 grade și când ori-ce mijloace de a se combate emanațiunile infecte, este fără nici un folos.

De acea cazurile de boală sunt numeroase și starea generală a sănătăței funcționarilor, lasă foarte mult de dorit.

Tot din cauza lipsei de loc, nu dispunem de nici o instalațiune, în condițiunile de siguranță cerute, pentru tesaur și pentru numeroasele archive ale administrațiunii.

Neavând tesauru, numerariul, hârtiele de valoare, titlurile de proprietate, registrele comptabilităței sunt în tot minutul expuse furtului și incendiului. Nu avem unde să păstrăm actele exercițiului în curs; iar cele ale exercițiilor precedente, se înghesuiesc în pod, în pivniță și

chiar prin dulapuri, umplând coridoarele, din care unele sunt de scânduri.

Dacă se va considera că numărul din an în an crescând al actelor intrate și eșite a fost în 1889 de 230706, afară de expedițiile sub aceleași numere ca actele primitive din cari decurg, și afară de corespondența inferioară a serviciilor, care a atins ea însuși în 1889 cifra de 101961 și lăsând la o parte documentele de verificare și a taxelor de transport, documente al căror număr numai pentru scrisorile de trăsură se urcă la un milion, reese imposibilitatea completă de a se ține arhivele cu ordinea absolută necesară și lipsa totală de mijloace eficiente pentru a înlătura o eventuală disparițiune de acte.

Vom mai adăoga că primejdia unui incendiu e foarte mare și că cel mai mic accident de această natură ar fi destul pentru a reduce în cenușe întregul local al administrației centrale, cu tot ce se află într'ênsul.

În fine vom mai observa că dacă respândirea unei părți din administrația centrală în diferite localuri particulare din oraș, este o cauză de incomoditate continuă în serviciul central, totuși e o chestiune și de mai mare interes pentru exploatarea de cât aceasta: e vorba de necesitate în care am ajuns de a lua locuințele unor agenți care în interesul serviciului trebuie neapărat să locuiască în gară, precum sunt:

Șeful și Sub-șeful gărei, Inspectorul sau Sub-inspectorul de mișcare, Inspectorul sau Sub-inspectorul de tracțiune, unul din Șefii de Secțiune ai Diviziei de Întreținere, Inginerul asistent de întreținere mai mulți impiegați de mișcare, casieri de bilete, impiegați de transit etc.

Unii urmează să se afle în permanență în gară, alții să fie gata a pleca pe linie la cea d'întâi chemare: în cazuri de accidente, spre exemplu, se perde un timp prețios pentru a-i căuta la domiciliul lor și ori-ce întârziere are în asemenea cazuri consecințele cele mai grave.

În rezumat examinându-se condițiunile actuale ale administrațiunei centrale se constată:

- 1) Lipsă desăvârșită de loc pentru instalațiunea diferitelor servicii și conservarea arhivelor.
- 2) Condițiuni igienice din cele mai defavorabile.
- 3) Primejdie permanentă de incendiu.
- 4) Lipsa de siguranță pentru valori și documente.
- 5) Obligațiunea de a avea 8 servicii în oraș.
- 6) Imposibilitatea de a se da unor impiegați ai serviciului activ locuință în gară și aceasta contra obligațiunilor serviciului și chiar a regulamentelor de exploatare.

Concluziune.

Precum s'a putut judeca din expunerea de față, gara actuală de nord nu numai că nu mai poate satisface serviciului său propriu, dar nesuficiența ei se resfrânge și asupra altor servicii, cauzând o adevărată piedecă merului regulat al exploatarei.

O îmbunătățire radicală a stărei de astăzi, a devenit mai mult ca urgentă; și de aceea, profitându-se de cre-

ditul de 60.000 lei acordat de Corpurile legiuitoare în 1889 pentru acest scop, proiectele provisorii s'au luat imediat în studiu și astăzi sunt deja întocmite.

Din examinarea lor detaliată se va recunoaște, că programul pe baza căruia sunt întocmite, înlătorează neajunsurile de astăzi și poate conrespunde în totul nu numai necesităților de astăzi, dar chiar și necesităților unui trafic destul de îndepărtat.

PARTEA II

Basele admise pentru studiul proiectului reconstruirii gărei de nord.

Noua gară va cuprinde ca și gara actuală cinci părți principale și anume:

- 1) Gara de călători; 2) Gara de mărfuri; 3) Depozitul de mașini, 4) Atelierile și 5) Clădiri diverse.

Studiul acestor instalațiuni s'a făcut pe bazele enumerate mai jos.

1. Gara de Călători

Gara de călători va cuprinde liniile, clădirea de călători cu hala, magazia de mare iuțală și remisa de vagoane.

Liniile.—Din cauza dispozițiunei căilor ferate existente care radiază toate din gara de nord în diferitele părți ale țerei, gara București va trebui să rămână și pe viitor o gară terminală în care se va concentra mișcarea din toate direcțiunile.

Această mișcare deja intensă astăzi va deveni cu timpul considerabilă și, în aceste condițiuni, o gară centralizătoare, ar fi dificilă de exploatat și incomodă pentru călători, dacă nu s'ar separa mișcarea după direcțiunile pe care se face. Pentru a obține această separațiune, am admis a se deservi în gara București fie-care direcțiune cu o linie separată care pentru direcțiunile importante să se bifurce la peron, în două ramuri. Din aceste ramuri, una va servi pentru sosire și alta pentru plecare.

Liniile care se vor executa la peronul gărei imediat, sau acele pentru cari se va reserva loc pentru a se executa în viitor sunt:

- Una linie de centură spre obor;
- Două linii pentru Fetești;
- Două linii pentru direcțiunea Ploești-Roman;
- Două linii pentru Craiova prin Pitești;
- Două linii pentru Craiova direct;
- Una linie de centură spre Filaret și Giurgiu.

În total dară zece linii la peron. Din aceste se vor construi acum numai șapte, iară pentru liniile la Obor și la Craiova direct, se va reserva loc pentru a se putea construi pe viitor.

Pe lângă aceste linii, va mai fi necesitate de linii de

garagiu pe care se remisese trenuri gata de plecare, sau vagoane separate, cari să se poată cu înlesnire intercala în trenuri, după necesitate.

Liniile de garagiu vor fi sau în afară de grupul liniilor de circulațiune sau intercalate între dênsele.

În acest din urmă cas se vor așeza în două ramuri de aceeași direcțiune și se vor pune în comunicare directă cu ramura de plecare.

Toate liniile de circulațiune și de garagiu se vor grupa la eșirea din gară, în patru grupuri de linii și anume :

Centură spre Obor, o liniă.

Direcțiunea Fetești, două linii până la Mogoșoaia.

Direcțiunile Ploești-Roman, Craiova prin Pitești și Craiova direct, două linii până la Chitila cari se vor continua de acolo cu câte o linie pe fie-care direcțiune.

Centura spre Filaret și Giurgiu, o linie.

Depărtarea între căi s'a admis de 5^m00, în vederea tendinței ce este de a se spori lărgimea vagoanelor.

Clădirea de călători și Hala.— Va cuprinde încăperile necesare pentru expedierea și primirea călătorilor și bagagelor, pentru serviciul poștal, pentru poliția, pentru vamă și axize ; în fine biurouri și locuințe necesare pentru serviciul local de exploatare.

Pentru înlesnirea călătorilor și a exploatărei, va trebui să se separe în clădirea, de călători serviciul de sosire și cel de plecare. Se va afecta dar o parte a clădirei pentru sosire și alta pentru plecare.

Dispozițiunea generală admisă în acest scop în gările terminale, constă în un corp frontal perpendicular pe căi, destinat pentru plecare și din două aripi, din care una pentru sosire, și cea-l'altă pentru serviciul poștal și serviciul local de exploatare.

În spațiul coprinș între corpul frontal și cele două aripi se vor executa peroanele pentru circularea călătorilor și bagagelor și liniile pentru sosirea și plecarea trenurilor.

Pentru înlesnirea circulațiunii călătorilor și a exploatărei va trebui să se separe curenții de călători de cei de bagage. În acest scop s'a'au admis a se construi în lungul liniilor peroane deosebite pentru călători și bagage : între două ramuri ale unei aceeași linii se va executa un peron de călători ; între două ramuri de direcțiune diferite, un peron de bagage.

Lărgimea unui peron de călători va fi de 7^m00 după cum rezultă din depărtarea între linii ; lărgimea peroanelor de bagage va fi în general de 5^m00, care este lărgimea necesară pentru circularea în sens invers a doi curenți de bagage : de sosire și plecare.

Peroanele și liniile lor, vor fi acoperite cu o hală. Lungimea halei va fi de 200 metri pentru a putea adăposti un tren întreg ; iar lărgimea sa va fi de 82^m50 după cum rezultă din însumarea depărtării între diferitele linii ale peroanelor și între liniile laterale și aripele.

În vederea importanței crescânde a serviciului poștal, va trebui să se ia în noua gară dispozițiuni pentru a se asigura acestui serviciu, înlesnirea operațiunilor sale. În

acest scop se va executa lângă clădirea de călători o hală separată, deservită de linii speciale pentru ca încărcările scrisorilor, pachetelor și valorilor să se facă într'un loc rezervat exclusiv acestui serviciu.

Liniile poștale vor trebui puse în comunicațiune directă cu liniile halei principale pentru ca intercalarea vagoanelor poștale în trenurile de călători să se facă cu cea mai mare înlesnire și repezițiune posibilă.

Magasia de mare iuțeală.— Va cuprinde pe lângă magazia propriu zisă, încăperile necesare pentru vămi și axize. Ea va trebui să fie aproape de clădirea de călători, deservită de un număr suficient de linii și dispuse ast-fel ca să se poată intercala cu mare înlesnire vagoanele cu mărfuri de mare iuțeală, la trenurile de călători.

Remisarea vagoanelor.— Vagoanele de călători vor fi remisate pe lângă liniile de garagiu cuprinse între liniile aceleași direcțiuni și pe alte linii speciale care vor avea legătură lesnicioasă cu liniile de călători. Toate aceste linii vor fi neacoperite, costul acoperirii lor fiind prea mare. Se va construi însă o remisă acoperită pentru vagoanele regale și alte vagoane de lux. Această remisă va trebui să fie în apropierea clădirei de călători pentru a permite intercalarea în tren a unui vagon remisat sub dênșă, în timpul cel mai scurt și cu cea mai mare înlesnire.

2. Gara de mărfuri.

Gara de mărfuri va trebui să cuprindă :

1) Un grup de linii pentru primirea, compunerea și descompunerea trenurilor de marfă.

2) Una magasie și un cheu de expediție cu grupul necesar de linii.

3) Una magasie și un cheu de sosire cu grupul necesar de linii.

Ambele aceste magasii vor fi deservite de o curte pavată.

4) Magasia și un cheu de vamă pentru mărfuri, colete cu o curte pavată și liniile sale speciale.

5) Un cheu de vinuri cu curtea și grupul său de linii.

6) Diferite grupuri de linii cu curțile lor speciale, pentru materiale grele, precum, lemnăria, peatră, etc.

7) Un cheu militar cu o magasie de explozibile, curtea și liniile sale ; în fine diferitele clădiri necesare, pentru biurourile magasiei, biurourile gărei de mărfuri, ale vămii și ale axiselor

Condițiunile ce trebuie să îndeplinească aceste părți ale gărei de mărfuri sunt următoarele :

a) Toate curțile gărei de mărfuri trebuie să fie dispuse ast-fel în cât accesul lor să fie direct și fără trecători peste vre-o cale de manevră sau circulațiune.

b) Toate grupurile de linii, care deservesc fie-care din clădirile sus menționate, trebuie să fie dispuse ast-fel în cât mașina trenurilor să se poată degagia cu înlesnire prin ace sau plăci.

c) Liniile de compunere și descompunere de trenuri, precum și liniile militare, trebuie dispuse ast-fel în cât manevra trenurilor să se poată face fără a întrerupe în-

trarea sau eșirea trenurilor de mărfuri. În acest scop se va lua de normă un tren compus de 50 vagoane.

d) Se va alege amplasamentul și dispozițiunile generale ale clădirii cu condițiunea ca pe viitor să se poată spori capacitatea lor, și intercala linii, treptat cu trebuințele exploatareii fără ca să fie necesar pentru aceasta a dărâma clădirile existente.

Aceiași observațiune este de făcut și asupra numărului de linii care compun fie-care grup.

3. Depositul de mașini.

Depositul de mașini va trebui plasat ast-fei ca să poată fi accesibil cu înlesnire atât mașinelor trenurilor de călători, cât și ale acelor de mărfuri. În acest scop va trebui să se execute legături directe de la liniile peroanelor la remisă, precum și de la aceste la punctul de ramificare al diferitelor linii care compun gara de mărfuri. În fine trebuie să se menajeze lângă depositul de mașini, un loc suficient pentru depositul de combustibil, care va fi deservit cu un grup de linii speciale.

4. Atelierele.

Gara București prin mișcarea sa considerabilă de călători și de mărfuri, concentrând o cantitate importantă de vagoane și de mașini, se simte trebuință ca atelierele destinate pentru reparațiunea materialului rulant, să fie situate în apropiere de această gară pentru a se evita transporturi lungi și nefolositoare de material rulant între gară și ateliere.— Iar pentru introducerea comodă a materialului rulant în ateliere și predarea lui în gară după reparațiune, este absolut necesar ca atelierele să fie puse în legătură directă cu fâșiile liniilor de garagiu, pe care staționează vagoanele în gară cu depositul de mașini și cu remisă de vagoane.

Pe lângă aceasta, atelierele trebuiesc să fie situate pe cât se poate mai aproape de oraș și despre partea orașului în raport cu gara, în scop de a permite lucrătorilor ca să poată locui în o suburbie din oraș, iar pe de altă parte de a se evita lucrătorilor traversarea gărei pentru a veni în oraș.

Așezarea atelierelor lângă oraș mai presintă avantajul însemnat de a permite cu înlesnire angajarea lucrătorilor meseriași la cas de trebuință, evitându-se pierderi mari de timp.

5. Clădiri diverse.

Pe lângă diferitele construcțiuni menționate mai sus, noua gară va trebui să cuprindă locuințele și biourourile personalului local de întreținere, precum și diferite casarme pentru petrecerea nopții a personalului de tren și mașini, cari de și n'au domiciliul în București, totuși după exigențele mersului trenurilor, trebuie să petreacă noaptea în București.

(Va urma)

Raportul d-lui Director general al căilor ferate cu No. 114.054 din 12 Decembre 1890 către d. Ministru al lucrărilor publice.

Cestiunea transporturilor pe căile noastre ferate preocupând, cu drept cuvânt, opiniunea publică și dând chiar naștere, în cele din urmă, la polemice în cari pasiunea a jucat un rol de căpetenie, am onoarea de a vă expune în raportul de față, condițiunile de exploatațiune a liniilor noastre, resursele noastre în material rulant și lucru sêvêrșit în campania anului curent, rezervându-mi de a vă face, într'un deosebit memoriu, propunerile mele cu privire la măsurile ce cred indispensabil să se ia pentru îndreptarea unei situațiuni pe care traficul crescând al liniilor noastre o va face din zi în zi mai grea.

Căile ferate române, pentru o rețea de linii în exploatațiune de 2.428 kilometri, posedă un parc de material rulant de :

Mașini de călători	109
Mașini de mărfuri	166
Mașini pentru căi secundare	31
Mașini pentru cale îngustă și pentru cale rusească	12
Total	318

Mașini locomotive :

Trăsuri de călători de toate clasele	794
Vagoane de poștă și de bagage	218
Vagoane de mărfuri, acoperite	4.109
Vagoane de mărfuri, acoperite, speciale serviciului economatului, cai de lux, vagoane cisterne, vagoane de ajutor, vagoane pentru verificarea podurilor, bascule, etc.	155
Vagoane descoperite cu borduri înalte pentru cărbuni și pentru lemne de ars.	939
Vagoane platforme	907
Vagoane pentru lemne lungi	176
Vagoane descoperite speciale (trucuri de locomotive pentru cale îngustă), vagoane pentru macarale mobile etc.	26
Total	7.630

Trăsuri și vagoane de toate felurile.

În aceste totaluri se coprind cele 45 de locomotive și 900 vagoane, făcând obiectul ultimei comande, care este în curs de execuțiune.

Dacă vom stabili proporțiunea pe kilometru a mașinelor și a vagoanelor de marfă ce posedăm și dacă vom compara cifrele dobândite cu cele ale materialului existând pe liniile altor administrațiuni de căi ferate, vom avea rezultatele consemnate în următorul tabloă :

Indicațiune administrativă de căi ferate	Numărul pe 1 kilometru al	
	Locomotivelor	Osiilor de vagoane de mărfuri
Căi ferate germane (media)	0.33	13.47
» » ale Statului austriac	0.18	6.56
» » ale Statului ungar	0.14	6.58
» » române	0.13	5.62

Este de notat că cifrele pentru administrațiunile căilor ferate străine sunt extrase din statistica uniunii generale a căilor ferate pentru anul 1888, pe când ale noastre sunt relative la anul 1890. E însă de notorietate publică că, în anii din urmă, căile ferate ce luăm ca termen de comparațiune, au făcut însemnate achizițiuni de material; adoptând dar cifrele citate mai sus, ne punem în ipotezele cele mai nefavorabile pentru a compara cătimea noastră de material cu aceea a administrațiunilor luate ca exemple.

Ar trebui prin urmare să avem:
(admițând 2 osii de vagon)

In comparațiune cu liniile	Locomotive	Vagoane de mărfuri	Mai mult de cât posedăm	
			Locomotive	Vagoane de mărfuri
Germane	801	16.353	483	9.517
Ale Statului austriac.	437	7.964	119	1.128
» » ungar. .	340	8.279	22	1.443

La aceasta s'ar putea întimpina că nu e destul să se compare materialul nostru cu cel al altor administrațiuni numai din punctul de vedere al lungimei kilometrice a liniilor exploatare, dar că trebuie însă să se țină seamă de traficul acestor linii, numărul mașinilor și vagoanelor fiind, firește, o funcțiune a traficului.

În această privință, însă, suntem în condițiuni de exploatare fără asemănare mai grele de cât administrațiunile luate ca exemple.

În adevăr, pe când Ungaria și mai ales Germania și Austria, posed, alături cu agricultura, industriei cât se poate de dezvoltate și de înflorite, mine, ș. c. a., România ne este de cât o țară agricolă, industria sa începe abia a sa naște, bogățiile sale miniere se mărginesc la exploatarea sărei și a petrolului; din 2.303.401 tone de mărfuri de mică înțeață, transportate în vagoane complete în anul 1889, cerealele figurează pentru 1.115.125 tone, cam 50 la sută din traficul total. De aceea și, pe când în celelalte țări traficul este aproape uniform în cursul unui an, la noi, din potrivă, este o disproporțiune enormă între întâiul semestru și cel de al doilea. Închiderea navigațiunii pe Dunăre o parte a anului, lipsa de debarșuri directe spre Mare, contribuie a măntine această dispozițiune. De la Decembrie până la Aprilie traficul este foarte slab; îndată ce navigațiunea pe Dunăre se deschide, transporturile reîncep, dar nu devin mai însemnate de cât în Mai și Iunie. Către sfârșitul lunii lui Iulie sau începutul lunii lui August, după cum recoltele sunt mai mult sau mai puțin înaintate, începe perioada de mare trafic.

Fie-care caută să ajungă cel d'ântei cu produsele sale pe piețele Brăilei și Galaților și gările se găsesc de o dată inundate cu cereale.

În cursul întâiului semestru, o parte a materialului nostru șade neîntrebuințat din lipsă de transporturi; așa

am avut la 1888 un număr de 103.039 zile vagoane neutilizate, 95.445 în 1889 și 106.977 în anul curgător.

Încă din cele d'ânteu zile ale lui August, lipsa de vagoane începe să se simtă.

Dar la această epocă a anului trebuințele transporturilor de cereale nu sunt singurele de îndestulat.

Budgetele tuturilor administrațiunilor publice ale Statului, ale județelor și ale comunelor (cu excepțiune de budgetul căilor ferate), intrând în vigoare numai la 1 Aprilie (începutul anului financiar) administrațiunile nu pot face comanda lor de cât după această dată. Termenele prescrise de legea comptabilității, timpul trebuitor pentru încheierea contractelor și acel indispensabil pentru sosirea comandelor, fac ca însemnate transporturi de ciment și de cărbuni, destinate serviciului lucrărilor de fortificațiune și arsenalului, de pavele și de pietriș ale municipalităților și județelor, să coincidă tocmai cu momentul traficului maximum de cereale.

Astfel că, în curs de vre-o șapte luni pe an avem un excedent de material și într'o perioadă de trei luni, adică în August, Septembrie și Octombrie, trebuie să facem față transporturilor următoare:

Cereale, cimenturi, cărbuni, var, lemne de construcțiune, lemne de export, piatră de construcțiune, pavele, pietriș, concentrațiune și dislocațiune de trupe pentru manevre, aprovizionarea orașelor cu mărfuri diverse, lemne de foc, transportul buților și butoanelor goale pentru noua recoltă de vinuri, transportul vinurilor.

Tot atunci este timpul când trebuie să distragem din parcul nostru cel mai mare număr de mașine și vagoane platforme pentru serviciul întreținerii și al lucrărilor.

În luna lui Noembrie, avem încă în intensitatea traficului, o recrudescență pricinuită de întârzierile inevitabile, datorite imposibilității de a se face față în trei luni tuturilor cererilor și de expedițiunea a parte din noua recoltă de porumb; apoi proprietarii, cari pentru convenință de preț sau altele, întârziază vânzările lor, se grăbesc de ași trimite produsele înaintea închiderii navigațiunii pe Dunăre.

Din această expunere se vede, destul de lămurit cred, că tot traficul liniilor noastre se acumulează într'o perioadă de 4 luni și că în cursul celor-alte 8 luni, materialul rulant rămâne în parte neutilizat.

O altă greutate de exploatare specială liniilor noastre este că întregul curent al cerealelor nu se îndreptează de cât la trei puncte: Brăila, Galați și Corabia, din cari întâiul este cu mult cel mai însemnat. În adevăr, din totalul transporturilor de cereale efectuate în 1889:

51.11%	a	fost	îndreptate	către	Brăila;
17.69%	"	"	"	"	Galați;
8.52%	"	"	"	"	Corabia;
1.05%	"	"	"	"	Giurgiu;
1.94%	"	"	"	"	Călărași;
3.24%	"	"	"	"	Turnu-Măgurele;
7.32%	a	fost	îndreptate	către	cele-alte gări ale rețelei, și.
9.13%	a	fost	îndreptate	către	gările de frontieră.

În anul de față, județele învecinate cu Brăila, bucurându-se de o recoltă foarte abundență, transporturile la acest port au fost încă mai considerabile și, după datele ce avem, ele pot fi evaluate apoximativ la 57 la sută din totalul transporturilor de cereale.

Ori, dacă privim charta rețelei, situațiunea Brăilei, de o parte și de alta, aceea a unor centruri mari de producțiune ca Dorohoiul, Botoșani, Podul-Iloaei, Târgu-Frumos, Bêrlad, Vaslui, Titu, Găesci, Slatina ș. c. a., vedem că distanțele de transport sunt respectiv de 376 km., 370 km., 333 km., 311 km., 143 km., 196 km., 258 km., 279 km., 399 km.

Pentru cele-alte mărfuri în genere, centrul cel mare de consumațiune este București (cam 30 la sută din restul traficului).

Prin urmare, în loc să avem curenți de transport mai mult sau mai puțin cumpăniți, tot trebuie să fie îndreptați către un număr foarte restrâns de localități și cu osebire către două puncte, Brăila și București. Toată rețeaua noastră însă nefiind de cât cu o singură cale, trebuie să ajungem a face să treacă, pe unele porțiuni de linii un foarte mare număr de trenuri de direcțiuni contrarii, greutate cu care n'au să se lupte administrațiunile streine pe cari le am citat și ale căror linii, pe rețelele principale, sunt toate cu două căi : ast-fel, între Ploesti și Chitila, avem o circulațiune zilnică care se urcă la 58 trenuri pe o linie cu cale unică. Pentru Brăila, voi arăta mai jos numărul trenurilor primite și expediate de această gară în timpul perioadei de mare trafic.

De altă parte, capacitatea de recepțiune a acestor gări și puterea lor de descărcare fiind mărginite, numărul vagoanelor goale de cari putem dispune pentru a le trimite la încărcare este asemenea mărginit ; dacă spre exemplu, isbutim, cu prețul celor mai mari opinteli, a descărca la Brăila și la Galați, în vremea transporturilor de cereale, o mijlocire de 600 vagoane pe zi, nu putem dispune, pentru noi încărcări, de cât tot de 600 vagoane. Chiar dacă s'ar dispune de un parc de 100.000 de vagoane, rezultatul din punctul de vedere al repeziciunii transportului ar fi cu totul acelaș : stațiunile ar fi pline de vagoane încărcate, asceptând rëndul lor pentru a putea intra în gările Brăilei și Galaților.

Ele ar fi curând atât de ancombrate în cât circulațiunea ar deveni absolut imposibilă și am vedea reproducându-se faptele întâmplare cu ocasiunea transportului trupelor rusești în timpul resbelului din 1877. Toate gările de la Iași până la București erau pline de vagoane cari nu se mai puteau mișca din loc din cauza ancombramentului ce se produsese pe linia Filaret-Frătesci și trenuri așteptau câte 2 și 3 zile până să se poată degagia. Ar fi dar o eroare de a se atribui numai lipsei unui parc suficient de vagoane, întârziările suferite de transporturile de cereale : problema este mult mai complexă.

Dar acestea nu sunt singurile greutăți de exploatațiune, contra cărora suntem nevoiți să luptăm. Este destul cui-va să și arunce ochii pe charta rețelei noastre de căi ferate

pentru ca se văză că toată țara de la Vârciorova până la Suceava, este traversată în lungimea ei de o arteră centrală de 831 kilometri pe care vine să se îmbrânșeze 20 de ramificațiuni.

Este însă în deobște recunoscut că o asemenea configurațiune exige un material mai considerabil de cât cel care ar fi trebuincios pentru o lungime egală dar în linie dreaptă. Exploatațiunea este mai grea, numărul trenurilor de pus în circulațiune este cu mult mai mare și timpul mersului mai lung din cauza descompunerii și recompunerii trenurilor la fie-care gară de bifurcațiune. La aceste neajunsuri nedespărțite de liniile de ambrânșament, vin să se adauge condițiunile de exploatațiune cu deosebire oneroase ale liniilor noastre laterale. Proiectate mai întâi ca linii cu cale îngustă, ele au fost executate ca căi normale secundare cu railuri de 17 și de 24 kilograme pe metru liniar pe cari nu pot circula mașinele căilor principale.

Dacă o mașină de mărfuri cu trei osii împerecheate trage în termen de mijloc, pe liniile noastre principale, 30 de vagoane încărcate, mașinele speciale ce avem pe liniile secundare nu pot să remorkeze de cât de la 10 până la 12 vagoane : tr. bui dar, pentru a se efectua un același transport, un întreit număr de trenuri și un timp de trei ori mai lung.

Țiindu-se, prin urmare, seamă de faptul că dintre aceste linii cari represint o pătrime a întregii rețele, multe au un trafic deja foarte însemnat și care tinde a spori în fie-care an, se poate lesne concepe adaosul de greutateți ce naște din aceste condițiuni de stabilire a rețelei secundare.

Acestea sunt condițiunile cu deosebire grele în cari suntem nevoiți a exploata liniile noastre și ele se pot resuma precum urmează :

Acumularea traficului aproape întreg în 4 luni, dirigearea curentului de cereale represintând jumătatea din traficul total către 3 puncte Brăila, Galați și Corabia, din cari unul singur, Brăila absoarbe peste 50 la sută.

Dirigearea curentului general de mărfuri către București ; circulațiunea excesivă pe unele porțiuni de linii și din faptul unei singure căi, greutatea d'a se îndrepta și d'a se încrușișa trenurile ; marele număr al ambrânșamentelor ; necesitatea d'a se avea, pe liniile zise secundare, mașini speciale de un tonagiu mic și a căror putere prea slabă trage după d'nsa o înmulțire a numărului trenurilor și o rea întrebuințare a vagoanelor.

Și spre a face față în asemenea condițiuni, independente de voința noastră, dar impuse de faptele existente, la transporturile de tot felul ce trebuie să efectuăm, nu dispunem de cât de un parc de material rulant insuficient în principiu și pe care imposibilitatea, din cauza lipsei de ateliere d'a executa reparațiunile la vreme și repede, îl face încă mai insuficient.

În adevăr ca ateliere de reparațiune avem la dispozițiunea noastră numai instalațiunile primitive, destinate unei rețele de 921 kilometri și menite a coresponde la trebuințele începuturilor unei exploatațiuni.

După prescripțiunile uniunii căilor ferate germane ar trebui să dispunem :

Pentru reparațiunile mașinilor de un număr de locuri acoperite egal cu 25 la sută din numărul total al mașinilor saū de 80 locuri ;

Pentru reparațiunile de trăsuri de călători 8 la sută sau 64 locuri, și

Pentru reparațiunile de vagoane de mărfuri 3 la sută sau 205 locuri.

Astăzi instalațiunile tuturilor atelierelor noastre împreună,

nu ne permit să facem, sub acoperământ, de cât reparațiunile a 39 mașini în loc de 80 mașini și a 150 vagoane în loc de 269, fără a mai vorbi de lipsa de căi de garaj pentru reparațiunile în loc descoperit. Nu e dar de mirare să nu fim în stare a face întreținerea normală a materialului nostru.

Tabloul următor arată cătimele de material existent, de material în reparațiune și în consecință de material disponibil de la Maiu pînă la Noembrie inclusiv, anul curgător.

L U N I	V A G O A N E						LOCOMOTIVE DE MĂRFURI					
	Acoperite			Descoperite			Pare total	In reparațiune în ateliere	In reparațiune curentă în deposite	Pentru trenuri de lucru	Disponibile	
	Pare total	In reparațiune	Disponibile	Pare total	In reparațiune	Disponibile						
Maiu	3.336	470	2.866	2.295	274	2.021	148	27	3	4	114	
Iunie	3.356	552	2.804	2.293	372	1.921	148	21	6	5	116	
Iulie	3.444	596	2.848	2.293	386	1.907	149	20	4	6	119	
August	3.580	476	3.104	2.293	290	2.003	156	20	5	9	122	
Septembre	3.630	366	3.264	2.293	243	2.030	165	21	7	11	126	
Octobre	3.761	304	3.457	2.293	187	2.106	168	27	10	12	119	
Noembrie	3.790	364	3.426	2.293	202	2.190						

Intemeindu-ne pe aceste date, să examinăm acum, cum am utilizat resursele de cari dispunem. Vom începe prin chestiunea care pasionează mai mult pe public și dă loc celui mai mare număr de invinuri, transportul cerealelor; vom examina apoi cele-alte transporturi în genere.

Traficul cerealelor a luat în cei din urmă 8 ani o întin dere considerabilă; tabloul următor arată cifra tonelor de cereale transportate în anii de la 1882 până la 1889, de rețeaua întregă, inclusiv liniile Roman-Suceava, Verești-Botoșani și Pășcani-Iași, dar fără linia Cernavoda-Constanța :

A N I I	Cereale tone	Produse făinoase tone	Totaluri tone
1882	656.162	25.052	681.314
1883	653.157	28.244	681.401
1884	572.075	30.291	602.356
1885	864.657	34.291	898.948
1886	746.805	44.491	791.296
1887	902.693	45.799	948.492
1888	1.127.376	65.298	1.292.674
1889	1.056.592	58.593	1.115.125

Produsele făinoase sunt expediate către toate punctele rețelei, pe când cerealele se îndreptează aproape exclusiv către porturile noastre de la Dunăre, Brăila absorbând, precum s'au spus, peste 50 la sută din totalul transporturilor.

Tabloul care urmează (pag. 53) indicând cătimea vagoanelor de cereale, primite în fie-care lună în portul Brăilei de la 1882, arată într'un chip mai frapant dezvoltarea traficului cerealelor și variațiunile brusce ale acestui trafic.

Din acele cifre rezultă că mijlocia transporturilor de

cereale la Brăila în cei din urmă 3 ani impliniți, este cu mai mult de trei ori superioară mijlociei acelorași transporturi pentru anii 1882, 1883 și 1884.

Este încă de observat că, în cursul semestrului al doilea al anul 1888, a trebuit să transportăm 44.209 vagoane, pe când transportul total al anului 1887 se ridică la 48.220 vagoane.

Deosebirea este și mai simțitoare între întâiul semestru al anului curgător și cel de al doilea : în primele 6 luni s'au transportat 12.089 vagoane și într'o singură lună a semestrului următor August 12.019 vagoane.

Unor asemenea bruste fluctuațiuni ale traficului, a trebuit dar să facem față cu resursele de cari dispunem ca material rulant.

Numărul trenurilor de mărfuri fiind neapărat variabil, după intensitatea traficului, fie-care administrațiune de căi ferate stabilește d'inainte itinerarii de trenuri de mărfuri pentru toate direcțiunile în diferitele ipoteze de trafic; aceste itinerarii figurate pe graficul trenurilor intră în vigoare îndată ce trebuința lor se ivește, fără ca pentru acesta să fie trebuință de alte formalități de cât o simplă circulare de serviciu. Dar este evident că numărul trenurilor îndrumate, independent de capacitatea de circulațiune a liniilor, este încă limitat de numărul locomotivelor disponibile și de parcursul kilometric ce acestea pot efectua și care nu poate depăși unele margini impuse de timpul de odihnă al mecanicilor și de întreținerea curentă și curățirea periodică a mașinilor.

Iacă din luna lui Iulie avem o circulațiune de 8.941 trenuri (trenuri de călători, de mărfuri, de balast, de lucru, mașini isolate), sau o mijlocie de 289 trenuri pe zi; în acest număr, afară de 2.857 trenuri mixte-călători și mărfuri, au fost 2.829 trenuri de marfă, din cari 1.728 regulate și 1.101 suplimentate.

Vagoane de 10 tone de încărcare

A N I I

LUNILE	1882		1883		1884		1885		1886		1887		1888		1889		1890	
	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial	Total lunar	Total semestrial
	Ianuarie	433	7.834	1.005	10.766	282	6.375	229	6.262	295	10.681	911	18.839	682	18.487	1.429	19.137	70
Februarie	654	1.738		509		590		972		1.653		1.532		1.745		546		
Martie	1.247	1.072	748	759	1.572	2.484	1.842	1.825	605									
Aprilie	2.260	1.343	933	1.338	2.505	3.088	4.550	3.627	2.247									
Mai	1.734	2.283	2.773	2.205	3.029	4.957	6.225	5.593	5.006									
Iunie	1.506	3.325	1.130	1.141	2.308	5.746	3.656	4.913	2.974									
Iulie	1.092	1.433	581	1.711	2.952	3.394	3.276	5.717	6.510									
August	3.492	3.432	1.605	3.332	5.605	5.643	9.669	8.793	12.019									
Septembrie	3.925	1.583	1.580	3.847	4.358	5.234	11.190	6.450	10.288									
Octombrie	3.103	1.007	1.350	3.752	3.856	4.335	7.549	5.290	6.564									
Noembrie	2.974	1.297	1.250	2.761	4.483	6.231	6.243	6.227	6.563									
Decembrie	858	638	640	1.683	3.946	4.544	6.282	3.334										
Total general	23.295	20.256	13.381	23.348	35.881	48.220	62.696	59.950	—									

Din acest total, 20 trenuri de marfă au fost primite și expediate de gara Brăila, corespunzând la o sosire mijlocie de 250 vagoane de cereale și la o plecare de tot atâtea vagoane goale sau încărcate.

Ori, dacă se consideră că, pentru a fi negreșit descărcate peste zi toate aceste vagoane, trebuiau aduse pe căile portului înainte de 8 ore dimineața și că vagoanele goale nu puteau să fie scoase din port înainte de 8 ore seara, pentru a nu împiedica descărcarea prin manevre de trenuri, se vede că manipulațiunea ce urma să se efectueze în fie-care noapte, între gară și căile portului Brăila, purta asupra unui număr de 500 vagoane și că orele de sosire și de plecare a trenurilor trebuiau, pe cât cu puțință, să fie combinate pentru a coincide între perioada de la 8 ore seara și 8 ore dimineața.

Însă circumscripțiunea Buzău (No. IV), adică stațiunile liniilor Ploești-Brăila, Buzău-Putna-Seaca, Făurei-Fetești aveau ele singure, în luna lui August, o alimentațiune de 1.750 vagoane de cereale pe săptămână. Dacă se ține seama că Duminicile și în zilele de sărbătoare nu se des-

carcă la Brăila, și că, prin urmare, în acele zile nu putem dispune trimiterea nici unui vagon la încărcare, n'avem în realitatea de cât 6 zile de lucru pe săptămână. Se putea dar transporta la Brăila $6 \times 250 = 1.500$ vagoane pe săptămână, de unde un deficit de 220 vagoane.

Admițând dar că ne ar fi fost ertat să părăsim toate cele-alte stațiuni ale rețelei, grămădirea cerealelor pe circumscripțiunea IV era așa de mare încă din cele-d'ânteu zile ale lui August, în cât nu parvneam nici a satisface trebuințele acestei circumscripțiuni.

Este evident că lipsa de vagoane de cereale trebuia să ajungă repedela cifre enorme. Maximum al acestei lipse a fost în ziua de 9 August, când fără a mai vorbi de cele-alte necesități ale transportului ne au lipsit 4.211 vagoane pentru cereale.

Situațiunea la 9 August este consemnată în tabloul următor care arată numărul total de vagoane de cereale de încărcat în stațiuni la această dată și care dă indicațiunea datei depositelor.

Circumscripția	STAȚIUNILE LINIILOR	Luna Iulie					Luna August									Totaluri
		27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
		I	Vêrciorova-Piatra-Olt cu ramurile	—	—	—	1	—	—	—	2	6	4	3	11	
II	Slatina-Chitila cu ramurile	—	—	—	—	—	2	36	58	35	40	45	34	119	133	502
III	București - Giurgiu, București - Ploești, Predeal-București Fetești	—	—	5	10	18	36	41	38	34	53	61	153	123	161	733
IV	Brăila-Ploești-Buzău-Mărășești, Făurei-Fetești	2	—	—	14	34	135	117	284	144	240	192	167	203	213	1745
V	Galați-Vasluiu, Tecuciu-Pacău, Adjud-Ocna	—	—	—	8	19	26	45	56	83	101	108	119	119	63	747
VI	Bacău-Ițcani, Verești-Botoșani, Leorda-Dorohoiu, Pașcani-Iași, Bacău-Piatra	—	—	—	—	—	7	29	35	77	41	60	62	66	40	417
	Totaluri	2	—	5	33	71	206	268	473	379	479	469	546	640	640	4211

Dintr'un încărcământ total de 4.211 vagoane cereale, pentru 640 vagoane, fusese depuse în aceeași zi chiar și depozite, pentru un încărcământ numai de 111 vagoane, erau în suferință de mai mult de 8 zile.

În asemenea condițiuni trebuia fatalmente să ajungem la sfârșitul lunii lui August la o lipsă totală de la 10 până la 12 mii de vagoane.

Față cu o situațiune excepțională nu puteam de cât să recurgem la mijloace excepționale; nu era altă soluțiune de cât de a se sacrifica momentan cele alte transporturi păstrându-se în fie-care direcțiune un singur tren de mărfuri pentru trebuințele curente ale traficului și, în cas de prea mare grămădire, de a se face trenuri speciale, de a se utiliza trenurile ordinare de călători pentru transportul mărfurilor de mare iuțeală, de a servi de unele din acestea pentru trimiterea de vagoane goale și câte o dată, chiar de vagoane încărcate cu cereale, de a se concentra toate mașinele disponibile la Brăila, de a se organiza trenuri directe și repezi de cereale; trebuia într'un cuvânt să se lase la o parte mijloacele reglementare de exploatațiune, să se improvizeze trenuri zi cu zi după necesitățile și cererile cutărei sau cutărei localități.

Aceasta este sistemul care a fost pus în practică, chiar în ziua de 10 August s'au putut ast-fel transporta la Brăila până la 500 vagoane de cereale pe zi, ceea-ce necesită o manipulațiune de 1.000 vagoane de noapte în gara Brăila, și un curent total de 48 trenuri pe zi inclusiv, trenurile de călători și de lucru.

Este însă evident că nu se poate face un sistem dintr'un mod de exploatațiune atât de anormal, la care a fost nevoie să se recurgă pentru a se curăți gările: a se încălca într'o gară într'o zi până la 200 vagoane de cereale, precum s'a făcut în mai multe puncte, a avea de primit într'o stațiune 6 și 8 trenuri pe când ea nu permite de cât o încrucișare regulată de 2 sau 3 trenuri, a merge pe unele părți ale rețelei cu mecanici cari nu mai făcuse nici odată serviciul pe acele secțiuni, a se substitui trenurilor reglementare și facultative prevăzute în graficele de exploatațiune, mersuri de cari trebuiau improvizate zi cu zi cari se comunicau stațiunilor prin telegraf, este a se cere de la întregul personal o muncă și o băgare de seamă care ar trece peste puterile omenești, dacă n'ar fi de cât o stare de lucrări extra-ordinară și trecătoare.

Dacă de la 10 până la 31 August am putut face un asemenea serviciu, fără să avem cu toate acestea a plânge un singur accident, datorim zelului și devotamentului întregului personal care nu s'a dat un singur moment înapoi înaintea muncii celei mai oșobitoare.

Nu este însă mai puțin adevărat că experiența făcută a dovedit că, prin introducerea unor modificări în sistemul încercat, prin reglementarea lui, principalele lui inconveniente puteau fi înlăturate ast-fel ca el să devie practic.

Întrebuințându-se acest mod de exploatațiune, cu îmbunătățiri succesive, nu numai s'a putut împedica sporirea lipsei de vagoane, dar încă s'a dobândit reducerea ei în proporțiuni destul de însemnate; am transportat ast-fel în

cursul lunelor August și Septembrie 41.044 vagoane de cereale dintr'un total de 41.518 vagoane depuse în aceeași perioadă de timp în toate stațiunile rețelei.

Am putut asemenea, fără a întrerupe transportul cerealelor, să facem în Septembrie toată concentrarea trupelor pentru marele manevre și a isbuti la 12 Septembrie, zi în care transporturile militare au atins *maximum* al lor 18,377 oameni, 820 cai și 71 trăsuri și tunuri, să reducem la zero lipsa de vagoane pe circumscripțiunea IV în cuprinsul căreia depositul de cereale întârziate se urca, cu 4 zile înainte, la 1,253 vagoane. Mai mult încă, am făcut la 1 Octombrie, în o singură zi, dislocarea trupelor celor patru corpuri de armată, adică un transport de 32,805 oameni, 2.495 cai și 230 trăsuri și tunuri.

Dar cu începutul lunii lui Octombrie a trebuit să avisăm la cele-lalte transporturi rămase în suferință.

Am fost nevoiți dar să părăsim în parte măsurile luate cu privire la cereale și continuând a menține principiul trenurilor repezi de mărfuri, să'l întindem și la cele-alte categorii de transporturi, lemne de foc, buți și butoaie goale, vinuri și cele-alte.

Tabloul următor arată numărul de vagoane expediate încărcate în cursul anului, de toate stațiunile rețelei, fără a se ține în seamă vagoanele componând trenurile de balast și de lucru.

L U N Î	Vagone de mărfuri		Totaluri	
	Acoperite	Descoperite	Lunare	Trimestr.
Januarie	9.284	1.837	11.121	41.354
Februarie	10.090	3.499	13.589	
Martie	12.123	4.521	16.644	
Aprilie	15.323	5.998	21.321	81.261
Mai	21.778	7.943	29.721	
Iunie	20.118	10.101	30.219	
Iulie	21.820	11.899	33.719	124.529
August	29.251	15.422	44.673	
Septembrie	29.115	17.022	46.137	
Octombrie	25.175	17.963	43.138	
Noembrie	—	—	—
Decembrie	—	—	—	

Vedem de aci că în întieul semestru am avut de transportat 122.615 vagoane încărcate și în trei luni numai din semestrul al doilea am încărcat și expediat 124.529 vagoane; transporturile efectuate în August, Septembrie și Octombrie întrec, fie-care în parte, totalul celor efectuate în trimestrul întâiu. Pentru perioada de 4 luni, August Septembrie, Octombrie și Noembrie, ajungem la cifra aproximativă de 180.000 vagoane.

Să căutăm acum a stabili care a fost utilizarea parcului nostru disponibil de vagoane, și prin utilizare înțelegem timpul pus de un vagon pentru a fi încărcat, expediat la destinațiune, descărcat, întors la încărcare, reincărcat și gata a porni iarăși.

Vom aminti însă de pe acum că traficul cerealelor reprezintă 50 la sută din traficul total al liniilor noastre,

aproape toate stațiunile noastre cari expediază mari cantități de cereale, nu sunt centruri de consumațiune pentru alte produse, ast-fel că nu li se pot trimite pentru încărcarea cerealelor vagoane încărcate cu mărfuri și suntem nevoiți a dirige goale aproape toate vagoanele noastre, ceea-ce cauzează neapărat o utilizare nefavorabilă a materialului. Cu toate acestea căutând utilizarea vagoanelor pentru cele patru luni de mare trafic, ajungem la cifrele următoare:

Numărul vagoanelor încărcate și transportate, de la 1 Iulie la 1 Noembrie 1890, 167.667.

De adăogat, pentru o mijlocie de 600 trenuri pe lună, întrebuințate la întreținere și la lucrări, a 25 vagoane, în termen de mijloc de fie-care tren saū $600 \times 4 \times 25 = 60.000$ vagoane și considerând un tren încărcat și un tren gol 30.000

Peste tot . . . 197.669

Numărul mijlociu al vagoanelor acoperite în serviciu fiind de 5.885.

Fie-care vagon a fost încărcat un număr de ori egal cu $\frac{197.667}{5.885} = 33.5$ în timp de 120 zile, ceea-ce se traduce prin o utilizare de 3,33 zile.

Să examinăm acum lucrul mașinelor.

Tabloul următor arată numărul de kilometri parcurși de o mașină într'o lună de la Mai până la Noembrie 1890 și numărul de tone kilometrice transportate lunar.

Comparând aceste rezultate cu acele ale anului precedent pentru aceeași perioadă de timp, se vede că, cu toată creșterea numărului mașinelor în 1890, parcursul ca și tonagiul kilometric mijlociu pe lună au fost estimp mai ridicați.

L U N I	ANI	Lucru efectuat de mașine cat III și IV		MIJLOCII		
		Kilometri parcurși	Tone kilometrice brute transportate	Număr de mașini în serviciu	Kilometri parcurși de o mașină într'o lună	Tone kilometrice transportate de o mașină într'o lună
Mai	1889	530.683	88.474.960	108	4.914	819.212
	1890	550.079	100.755.038	114	4.825	883.465
Iunie	1889	548.673	92.318.514	109	5.034	846.959
	1890	547.208	94.885.819	116	4.717	817.981
Iulie	1889	563.663	85.884.484	109	5.171	787.931
	1890	621.715	117.416.043	119	5.225	986.689
August	1889	589.533	112.140.275	112	5.226	1.001.252
	1890	673.832	140.754.161	122	5.523	1.153.723
Septembrie	1889	563.018	104.891.547	112	5.027	936.531
	1890	655.909	138.407.309	126	5.206	1.089.471
Octombrie	1889	595.657	101.004.166	107	5.566	943.964
	1890	644.425	126.470.985	119	5.415	1.062.781

În cursul lunilor Iulie, August, Septembrie și Octombrie, mașinele au efectuat în termen de mijloc, pe lună:

5.247 kilometri în 1889,

5.342 » » 1890.

Mijlocia tonelor kilometrice transportate pe lună au fost de:

917.419 tone în 1889,

1.073.166 » » 1890.

Pentru a învedera parcursul excesiv, efectuat de mașinele noastre de mărfuri, este destul de a spune că un parcurs mijlociu efectiv de 3.500 kilometri pe lună este deja o foarte bună utilizare a mașinelor.

În resumat, cu toate greutatețile de tot felul în privirea cărora am avut să luptăm, în perioada celor 4 luni, Iulie, August, Septembrie și Octombrie, fără a socoti trenurile de întreținere și de lucru, 600 trenuri pe lună în termen de mijloc, s'au încărcat și transportat 167.667 vagoane de mărfuri de mică iuțală, ceea-ce corespunde la o utilizare de vagon de 3.33 zile, și la un parcurs mijlociu efectiv de 5.342 kilometri de mașină pe lună.

Pentru ori ce persoană competentă sau chiar numai nepărtinitoare, aceste cifre n'au trebuință de nici un comentariu.