

troleu, trebuie căutat a se vedea dacă resturile acestui acid au fost depărtate prin spălarea cu potasă și apă. Din această cauză Comisiunea crede necesar a admite și proba relativă la aciditate.

În ce privește intensitatea fotometrică și consumațiunea pe oră, Comisiunea a crezut că nu e necesar a le mai prevedea în caietul de sarcini, de oare-ce aceste determinări cer un timp îndelungat (5—6 ore), ceea-ce ar face ca pentru 400 de determinări cari sunt cerute în termen mediu de Direcțiune pe fie-care an, s'ar pierde de o persoană aproape un an pentru ele.

Cauza principală însă pentru care Comisiunea nu propune această probă rezidă și în faptul că lumina, cu care se compară flacăra lampii (luminări de stearină, parafină etc.), nu e nici definitiv fixată, nici ușor de căpătat.

Determinările făcute cu cele 609 eşantiloane, ca consumațiune pe oră, erau luate egale cu 7 lumânări stearină, ca intensitate fotometrică. (Vezi pag. 20—25).

Aceste determinări cer nu numai instalațiune specială, dar și persoane speciale pentru a le executa.

Din toate aceste cauze proba fotometrică nu a fost admisă nicăieri în caietele de sarcini și nici nu poate fi cerută la noi această probă care mai are desavantajul, că nu ar putea să fie practică nici de fabricanții de petrol.

Din punctul de vedere care preocupă pe Comisiune, proba fotometrică, care depinde de atâți factori și în prima linie și de natura lămpii întrebuintate, și care este atât de dificilă de executat și consumă timp îndelungat, este cu avantajul înlocuită cu proba prin distilațiune.

Iată, în resumat, cum Comisiunea crede că ar fi bine

să fie formulate aceste obligațiuni în caetul de sarcini:

Condițiunile ce trebuiesc înscrise în Caetele de sarcini.

Coloarea. Petroleul să fie încolor, cu reflex slab albăstrui.

Odoarea petroleului să nu fie displăcută și pătrunzătoare, ci numai aceea caracteristică a petroleului bine distilat.

Densitatea nu se poate să treacă peste 0,820 la 15° C.

Temperatura de exploziune. Petroleul nu va fi admis dacă în aparatul Abel-Pensky (modelul Comisiunei germane) va face explozie mai jos de 28° C.

Proba prin fracționare. Petroleul distilat în balonul Engler, descris la pag. 49 și în condițiuni prevăzute în descrierea alăturată (1) să nu treacă în volum înainte de 150° mai mult de 15 cc. și să nu rămână în balon când termometru arată 300° mai mult de 7 cc. sau 5 gr.

Proba prin acid sulfuric. Volume egale de petrol și acid sulfuric (d=1,53) bine amestecat împreună și lăsate în liniște, va trebui ca stratul de acid sulfuric să nu se coloreze.

Proba prin aciditate. Petroleul bătut cu apă, nu va trebui să cedeze acesteia nici urme de acid sulfuric ceea-ce se va dovedi prin reacțiunea apei și prin reacțiunea cu clorură de bariu.

(1) Se va pune în resumat cele coprinse mai sus în această privință.

TARIFELE CAILOR FERATE ROMANE

În comparație cu acele ale căilor ferate din alte țări și examinarea oportunității unei reduceri

Raport al Direcțiunii generale a căilor ferate române către Consiliul de administrație

(urmare și fine)

DENUMIREA ARTICOLELOR	%	Cantitatea transportată în tone	Venitul corespunzător		Aceste mărfuri au parcurs — tone chilometrice	Fie-care tonă a parcurs în termen de mijloc al anului. chilometri	Venitul în termen de mijloc al anului pentru fie-care tonă chilometrică bani
			Lei	B.			
Cereale, oleoginoase, leguminoase ș. c. l.	48,17	1066021	6869734,43	176885118	165790	3.884	
Produse măcinate	2,24	49741	259444,95	6766076	16206	3.835	
Cărbuni de piatră, coacs ș. c. l.	2,72	60377	429876,10	7667764	126998	5.606	
Lemne de construcție și de lucru	8,70	192838	1450624,70	30112838	156156	4.817	
Lemne de foc	10,07	223154	848601,75	17599462	78867	4.822	
Ciment, petre de ciment ș. c. l.	1,45	32235	235763,04	6509555	201941	3.622	
Petre cioplite ș. c. l.	3,16	69943	415311,62	9252124	132281	4.489	
Petre necioplite ș. c. l.	5,49	121587	330057,99	9044314	74386	3.649	
Petroleu, păcură (țiței) și catran	1,37	30419	268419,25	7430049	244257	3.613	
Total	83,38	1847215	11107833,83	271267300	146852	4.095	
*) Alt-fel de mărfuri în vagoane complete (exclus. transp. militare)	4,37	96878	1407596,28	27630117	285205	5.094	
Mărfuri colete (exclus. transp. militare)	11,60	256708	5047356,47	44836909	174661	11.257	
Animale (exclus. transp. militare)	0,54	12005	137884,27	1717934	143102	8.026	
Vehicule (exclus. transp. militare)	0,12	2525	45655,57	578620	229156	6.890	
Suma	100,00	2215331	17746326,42	346030880	156198	5.129	

*) Din aceste pentru sare 63768 tone, care fac 2.87 % din totalul tuturor mărfurilor transportate.

Pentru articolele de export care nu figurează în nomenclatura tarifelor noastre speciale și locale precum sunt *vinul, pieile, ouăle, lăna și grăsimea*, s'au întocmit tarife directe reduse cu căile ferate străine.

La aceste tarife căile ferate române participă cu taxa unitară de 4 centime de tona chilometrică.

Aceeași taxă redusă s'a pus de căile ferate române și la dispozițiunea tarifelor directe reduse întocmite pentru articolele *spirt și oase*, pentru care în traficul local se percep taxe mai mari.

Pentru *vinurile și spirtoasele* care se exportă prin Galați și Brăila în cantități considerabile se aplică prin restituțiune taxa de 5 bani de tona chilometrică. Pentru aceleași articole expediate în Elveția pe linia Verciorova s'a acordat taxa de 3^{bani} 5 de tonă și kilometru.

În ceea ce privește industriile, ele sunt cu prisos avantajate prin reducerile care li se acordă pe baza legii pentru încurajarea industriei naționale, adică 30% pentru produsele brute de proveniență indigenă și 45% pentru fabricate.

O astfel de avantajare a industriilor din punctul de vedere al transporturilor cu calea ferată nu o găsim în nici o altă țară.

Să examinăm acum dacă nu ar fi oportun să reducem unele din tarifele noastre de mare iuțală, de mică iuțală normale, precum și cele speciale și excepționale pentru cărbuni, ciment, lemne de construcție, lemne de foc, petre cioplite, var și vite care sunt mai scumpe de cât acele ale cător-va din căile ferate străine,

1^o Pentru mărfurile de mare iuțală ordinară se percepe, după cum s'a arătat mai sus, taxa de 5 bani de 10⁰ kilograme, adică aceeași taxă care se percepe și pentru transporturile de bagage.

Dacă ținem samă de faptul că expedițiunea bagagelor se deosebește de cea a mărfurilor de mare iuțală :

a) Prin aceea că pentru bagage se acordă o gratuitate de 25 kilograme de fie-care bilet.

b) Că pentru taxa de 5 bani de 100 kilograme bagagele se expediază împreună cu călătorii, și prin urmare și cu trenurile accelerate, pe când mărfurile de mare iuțală se expediază de regulă cu trenurile mixte, mai rar cu trenurile de călători, câte o dată chiar cu trenurile de mărfuri, și când, după cererea predătorilor, expedițiunea se face cu trenurile accelerate, se percepe un spor de 5⁰ %.

c) Că pentru bagage se plătește, în caz de pierdere, o despăgubire de 15 lei de kilogram, iar pentru mărfurile de mare iuțală numai 1 leu 50 bani de kilogram.

d) Că timpul maximal, în care bagagiul trebuie să fie expediat (timpul de predare) este cu mult mai scurt de cât cel prescripționat pentru mărfurile de mare iuțală și

e) Că pentru bagage se plătește, în cazuri de întârzieri eventuale, o despăgubire mai mare de cât pentru mărfurile de mare iuțală. Pentru aceste motive credem că nu este rațional să se perceapă pentru transportul mărfurilor de mare iuțală tot taxa care se percepe pen-

tru transportul bagagelor : de aceea propunem că taxa normală de 5 bani de 100 de kilograme să se reducă la 3^{bani} 5.

2^o Taxa de 2^{bani} 5 de 100 kilograme și kilometru ce se percepe pentru mărfurile de *mare iuțală redusă* este prea oneroasă în raport cu valoarea relativ mică a mărfurilor care se expediază pe baza ei.

Pentru a înmulți deci aceste transporturi, care actualmente, din cauza disproporțiunii ce există între valoarea lor și costul transportului, se pot face în genere numai pe distanțe și în cantități mici, propunem reducerea taxei de la 2.25 la 1.6⁰ de 100 kilograme și kilometru.

3^o Pentru mărfurile de *mare iuțală excepționale* actuala taxă de 1.5 ban de 100 kilograme și kilometru este deja destul de efină, având în vedere mai ales că ele sunt mărfuri voluminoase, adică care ocupă mult loc sub o mică greutate și ca atare transportul lor este costisitor pentru calea ferată, căci nu permite utilizarea completă a greutății portative a vagoanelor.

4^o Pentru mărfurile *claselor normale I, II, A, B, C* nu credem de asemenea că este loc a se face vr'o reducere, de oare-ce, după cum am arătat, articolele respective se bucură deja indirect în cea mai mare parte de reduceri. (Tarife internaționale, tarife de export, taxe scăzute pentru încurajarea industriei naționale.)

5^o Pentru transporturile de cărbuni credem că ar fi drept și logic să se adopte taxele tarifului de cereale. Consumațiunea cărbunilor devine din zi în zi mai mare, nu numai prin înmulțirea stabilimentelor industriale dar și prin creșterea întrebuințării lor la încălzitul caselor, astfel că ei se pot deja număra între articolele de prima necesitate. Pe de altă parte, aplicarea la transportul lor de taxe superioare acelor percepute pentru transportul cerealelor când acestea au o valoare cu mult mai mare, constituie o anomalie care e bine să dispară.

După această propunere, taxele pentru transporturile de cărbuni în comparație cu cele existente ar fi următoarele :

Chilometri	TARIFUL ACTUAL TARIFUL PROPUȘ	
	Lei de 10000 kilograme	
8	5.15	4.75
10	6.45	5.90
50	30.80	27.50
100	57.80	50.00
150	81.95	67.50
200	100.10	80.00
250	115.50	87.50
300	127.10	90.00
350	134.85	105.00
400	140.00	120.00
500	175.00	150.00

iar rezultatul comparației cu taxele căilor ferate străine se modifică după cum se arată în tabloul de mai jos :

Taxe pentru cărbuni (în România tarif special No. V).

Distanța în kilometri	Căi ferate austro-ungare				Bavaria	Würtemberg și Baden	Elveția	Prusia	Franța					Italia	Serbia	Rusia	Distanța în kilometri	
	Căile ferate române				CAILE FERATE													
	c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului		ale statului	ale statului	nord-estice	ale statului	ale statului	de est	de vest	de nord	de Orleans	Tariful comun pentru rețeaua Mediterană și Adriatică	Căile ferate ale statului	Calea ferată sud-vestică		
Taxa în lei pentru 10,000 chilogram																		
8	4.75	13.20	1.560	4.18	16.28	10.00	10.00	10.00	12.50	4.00	5.50	5.50	5.00	6.50	—	8.20	1.92	8
10	5.90	13.20	11.44	14.08	18.04	11.25	11.25	11.00	13.75	5.00	7.00	7.00	6.00	8.00	—	9.00	2.40	10
50	27.50	29.92	30.80	37.40	52.14	26.25	31.25	31.00	27.50	22.50	27.50	29.50	30.00	30.00	25.50	25.00	12.39	50
100	50.00	48.40	46.20	61.16	90.64	42.50	42.50	52.00	42.50	38.00	47.50	49.50	50.00	50.00	51.00	45.00	25.56	100
150	67.50	62.26	59.40	79.31	127.60	60.00	56.25	73.00	56.25	52.50	59.00	65.00	65.00	67.50	—	65.00	37.14	150
200	80.00	76.12	72.60	94.60	157.52	76.25	70.00	94.00	70.00	60.00	70.00	80.00	80.00	85.00	81.60	85.00	49.50	200
250	87.50	86.68	81.40	106.68	185.24	93.75	83.75	—	83.75	69.00	80.00	92.50	90.00	97.50	—	105.00	53.52	250
300	90.00	97.02	90.20	117.70	212.96	110.00	97.50	—	97.50	75.00	90.00	105.00	100.00	107.50	112.20	125.00	53.52	300
350	105.00	108.46	99.00	129.36	237.16	127.50	111.25	—	111.25	87.50	100.00	117.50	116.67	117.50	—	145.00	53.52	350
400	120.00	120.12	107.80	140.80	261.58	143.75	125.00	—	125.00	100.00	110.00	130.00	133.33	127.50	142.80	165.00	53.52	400
450	135.00	131.56	116.60	152.46	282.26	161.25	138.75	—	138.75	112.50	120.00	142.50	150.00	137.50	—	185.00	57.87	450
500	150.00	143.22	125.40	163.90	303.16	177.50	152.50	—	152.50	125.00	130.00	155.00	166.67	147.50	168.30	205.00	64.29	500

6^o Pentru *cimentul străin* nu este loc să se facă vr'o reducere, de oare-ce acest articol care se importează în cea mai mare parte din Anglia, Franța și Silezia prusiană, beneficiază în ceea ce privește primele țări, de efinătatea transportului maritim și de efinătatea tarifelor română-germană pentru proveniențele germane.

Pentru *cimentul român* s'a acordat însă taxe cu mult mai reduse, adică taxele din tariful excepțional No. 2, după cum se vede din următorul tablou în care ele sunt comparate cu acele care se aplică pentru cimentul strein:

Chilometri	CIMENTUL ROMÂN	CIMENTUL STREIN
	Lei de 10000 kilograme	
8	4.75	6.40
10	5.95	8.00
50	28.75	40.00
100	55.00	75.75
150	78.75	112.50
200	100.00	140.70
250	118.75	175.00
300	135.00	195.65
350	148.75	227.25
400	160.00	240.60
500	200.00	275.55

De oare-ce însă propunem mai departe modificarea tarifului excepțional No. 2 cimentul român urmând să

rămâe tot în acest de pe urmă tarif, taxele noi, în comparație cu acele pentru cimentul strein care rămân nemodificate vor fi:

Chilometri	CIMENTUL ROMÂN	CIMENTUL STREIN
	Lei de 10000 kilograme	
8	4.75	6.40
10	5.90	8.00
50	27.50	40.00
100	50.00	75.75
150	67.50	112.50
200	80.00	140.70
250	87.50	175.00
300	90.00	195.00
350	105.00	227.25
400	120.00	240.60
500	150.00	275.55

7^o *Lenne de construcție*. — Pentru a remedia la scumpetea relativă a tarifului acestui articol, s'ar putea înființa un tarif care să înceapă la 6 bani de tona chilometrică și care să se reducă succesiv, ast-fel că plecând de la 40^o, taxa de tona chilometrică să fie numai de 3 bani.

Efinătatea care va rezulta ast-fel va fi destul de simțitoare pentru industria forestieră indigenă, fără de a apăsa mult asupra veniturilor noastre, de oare-ce din

cantitatea de 192838 tone de lemn de construcție expediate în anul 1888, o mare parte au fost lemne de tranzit care se expediază din Bucovina, Galiția și Ungaria în Orient pe baza unor taxe reduse speciale care nu vor fi modificate prin reducerea propusă pentru proveniențele indigene.

Confruntând taxele tarifului actual pentru lemne de construcție cu cele ale tarifului propus, obținem următoarele rezultate:

Chilometri	Tariful actual	Tariful propus	Chilometri	Tariful actual	Tariful propus
	Lei de 10000 kilograme			Lei de 10000 kilograme	
8	7.00	4.75	250	114.35	103.20
10	8.00	5.95	300	124.00	112.55
50	40.00	28.15	350	133.70	118.15
100	70.00	52.55	400	143.35	120.00
150	95.00	73.20	500	179.00	150.00
200	104.70	90.10	—	—	—

În tabloul de mai jos sunt comparate taxele noului; tarife propus cu acele ale căilor ferate streine:

Taxe pentru lemne de construcție și de lucru (în România tarif special No. II).

Distanța în kilometri	Căi ferate austro-ungare				Bavaria	Würtemberg și Paden	Elveția	Prusia	Francia					Italia	Serbia	Rusia	Distanța în kilometri					
	Căile ferate române		C A I L E F E R A T E																			
	c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare	ale statului					ale statului	nord-estice	ale statului	ale statului	de est					de vest	de nord	de Orléans	Tariful comun pentru rețeaua Mediterraneană și Adriatică	Căile ferate ale statului
Taxa în lei pentru 10.000 kilograme																						
8	4.75	13.20	13.42	15.18	10.00	10.00	10.00	12.50	4.00	5.50	6.50	5.00	6.50	—	9.80	5.31	8					
10	5.95	13.20	14.52	16.72	11.25	11.25	11.00	13.75	5.00	7.00	8.00	6.00	8.00	—	11.00	6.75	10					
50	28.15	29.92	37.40	44.88	33.75	33.75	31.00	30.00	24.00	27.50	35.00	30.00	40.00	30.60	35.00	33.45	50					
100	52.55	49.72	59.40	71.06	52.50	52.50	52.00	48.75	40.00	47.50	60.00	50.00	65.00	61.20	65.00	67.02	100					
150	73.20	65.78	70.84	91.96	71.25	71.25	73.00	71.25	56.50	59.00	82.50	65.00	85.00	—	95.00	100.47	150					
200	90.10	82.06	81.84	110.44	90.00	90.00	94.00	90.00	70.00	70.00	100.00	80.00	105.00	112.20	125.00	120.57	200					
250	103.20	94.60	92.84	128.92	108.75	108.75	—	108.75	81.50	80.00	117.50	90.00	120.00	—	155.00	120.57	250					
300	112.00	107.36	106.26	147.40	127.50	127.50	—	127.50	90.00	90.00	135.00	100.00	135.00	153.00	185.00	120.57	300					
350	118.15	120.12	118.58	163.46	146.25	146.25	—	146.25	105.00	100.00	152.50	116.67	145.00	—	215.00	125.07	350					
400	120.00	132.88	129.58	179.74	165.00	165.00	—	165.00	120.00	110.00	170.00	133.33	155.00	188.70	245.00	142.89	400					
450	135.00	147.84	141.68	195.80	163.75	183.75	—	183.75	135.00	120.00	185.00	150.00	165.00	—	275.00	160.74	450					
500	150.00	162.80	152.90	212.08	202.50	202.50	—	202.50	150.00	130.00	200.00	166.67	175.00	219.30	305.00	176.82	500					

Tot o dată mai propunem că articolele *trunchi de arbori, pari de telegraf, traverse, piloți și fascine*, a căror valoare este inferioară celorlalte articole ce figurează în nomenclatura tarifului pentru lemne de construcție și de lucru, să se înscrie în nomenclatura tarifului pentru lemne de foc (a vedea pag. 66) și să beneficieze ast-fel de taxele acestui tarif.

După această propunere taxele pentru transportul acestor din urmă articole în comparațiune cu cele existente vor fi :

Chilometri	TARIFUL ACTUAL	TARIFUL PROPUS
	Lei de 10000 kilograme	
8	7.00	3.90
10	8.00	4.90
50	40.00	22.50
100	70.00	40.00
150	95.00	52.50
200	104.70	60.00
250	114.35	75.00
300	124.00	90.00
350	133.70	105.00
400	143.35	120.00

iar rezultatul comparațiunii cu taxele căilor ferate streine se modifică cum se arată în tabloul următor :

Taxe pentru trunchi de arbori, pari de telegraf, traverse, piloți și fascine

Distanța în kilometri	Căi ferate austro-ungare				Bavaria	Württem-berg și Baden	Elveția	Prusia	F r a n ț a					Italia	Serbia	Rusia	Distanța în kilometri						
	Căile ferate române								C A I L E F E R A T E														
	c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului	ale statului					ale statului	nord-estice	ale statului	ale statului	de est					de vest	de nord	de Orléans	Tariful comun pentru rețeaua Mediteraneană și Adriatică	Căile ferate ale statului	Calea ferată sud-vestică
8	3.90	13.20	13.42	15.18	10.00	10.00	10.00	12.50	4.00	5.50	6.50	5.00	6.50	--	9.80	5.31	8						
10	4.90	13.20	14.52	16.72	11.25	11.25	11.00	13.75	5.00	7.00	8.00	6.00	8.00	--	11.00	6.75	10						
50	22.50	29.92	37.40	44.88	26.25	33.75	31.00	30.00	24.00	27.50	35.00	30.00	40.00	30.60	35.00	33.45	50						
100	40.00	49.72	59.40	71.06	42.50	52.50	52.00	48.75	40.00	47.50	60.00	50.00	65.00	61.20	65.00	67.02	100						
150	52.50	65.78	70.84	91.96	60.00	71.25	73.00	71.25	56.50	59.00	82.50	65.00	85.00	--	95.00	100.47	150						
200	60.00	82.06	81.84	110.44	76.25	90.00	94.00	90.00	70.00	70.00	100.00	80.00	105.00	112.20	125.00	120.57	200						
250	75.00	94.60	29.84	128.92	93.75	108.75	--	108.75	81.50	80.00	117.50	90.00	120.00	--	155.00	120.57	250						
300	90.00	107.36	106.26	147.40	110.00	127.50	--	127.50	90.00	90.00	135.00	100.00	135.00	153.00	185.00	120.57	300						
350	105.00	120.12	118.58	163.46	127.50	146.25	--	146.25	105.00	100.00	152.50	116.67	145.00	--	215.00	125.07	350						
400	120.00	132.88	129.58	179.74	143.75	165.00	--	165.00	120.00	110.00	170.00	133.33	155.00	188.70	245.00	142.89	400						
450	135.00	147.84	141.68	195.80	161.25	183.75	--	183.75	135.00	120.00	195.00	150.00	165.00	--	275.00	160.74	450						
500	150.00	162.80	152.90	212.08	177.50	202.50	--	202.50	150.00	130.00	200.00	166.67	175.00	219.30	305.00	176.82	500						

8^o Lemne de foc. Taxelor acestui tarif li se impută cu multă aparență de dreptate scumpetea relativă față cu tarifele mai multor căi ferate din țările străine unde emnele au o valoare venală mult mai mare de cât la noi, precum și față cu tariful nostru de cereale pentru distanțele mai mari de 300 kilometri, cu toate că lemnele sunt mult mai eftine de cât cerealele.

Scumpetea relativă față cu tariful nostru de cereale nu are nici o importanță practică, fiind-că până acum emnele nu se expediază pe o distanță atât de mare ca aceea la care începe anomalia mai sus indicată.

Dacă, pentru a ceda cererile de eftinire am reduce tariful cu 10%, am obține următoarele rezultate.

Venitul din traficul de lemne de foc care este, după datele din anul 1888, de lei 848601, s'ar reduce cu lei 84860, iar costul de transport mijlociu de vagon s'ar reduce de la 48 lei 17 bani la 43 lei 36 bani de vagon, adică cu 1 leu 60 bani de stângen. Această reducere este încă atât de minimă, în cât de sigur vânzătorii n'ar face ca consumatorii să profite de ea.

Tot fără profit pentru consumatori ar fi și o reducere de 20%, și poate chiar și una de 25% cum a fost aproape reducerea de la 15 Septembrie 1884, în urma căreia prețul stângenului de lemne nu se vede să fi scăzut cât de puțin. De altă parte însă, ea ar apăsa greu asupra veniturilor noastre, fiind-că lemnele de foc formează 10.07% din întregul tonagiu.

Dacă lemnele s'ar transporta pe distanțe mari, negreșit că o reducere a tarifului ar fi necesară; până

acum însă, mai toate centrele de consumație se aprovizionează cu lemne din vecinătate, transportându-le sau cu calea ferată sau cu carele și în acest din urmă cas, mai tot-d'a-una fără preocupare de scumpetea sau eftinătatea tarifelor, dar numai fiind-că situațiunea locurilor de proveniență a lemnului face imposibilă întrebuințarea căii ferate, așa că transporturile s'ar face cu carele ori-cât de scădute ar fi taxele căii ferate. Prețurile de vânzare ale lemnului către consumatori după informațiunile ce avem, și după cum rezultă și din faptul că ele nu par a se fi modificat prin reducerile de tarif, este stabilit de lemnele care se transportă cu carele. Cu toate acestea, se transportă cantități însemnate cu calea ferată, ceea-ce e o dovadă că, chiar cu tariful actual în starea de ași a lucrurilor, transportul cu calea ferată, când este posibil, e mai avantajos. Pe cât timp dar lemnele vor continua a parcurge numai distanțe relativ mici pentru a ajunge la locurile de consumație, credem că reducându-se tariful, transporturile nu se vor înmulți nici prețurile nu vor scădea, se va mări numai câștigul intermediarilor în detrimentul exploatatorilor de păduri care nu sunt deserviți de calea ferată și a veniturilor administrației noastre.

Fiind însă că în multe centruri mari de populație prețul lemnului a început a se urca într'un mod destul de simțitor din cauza epuizării pădurilor mai apropiate, o reducere de tarife care să permită transportul nu prea oneros la distanțe mari, ar lărgi zona de provi-

sionare a acelor centruri de populațiuni și ar constitui o adevărată măsură de utilitate publică.

Propunem dar ca pentru transporturile de lemne de foc să se aplice taxele tarifului de petrol.

Prin aceasta pe lângă binele ce vom face mai ales claselor puțin avute din orașe, etenind să măcar împedcând să crească prețul unui articol de primă necesitate, vom reduce numărul tarifelor speciale și excepționale astă-đi în vigoare. Aceste tarife au fost alcătuite, în mod izolat și fără de a se avea în vedere un plan general. Ast-fel ele nu stau într'un raport rațional unele cu altele, nici nu sunt întocmite după un principiu comun, ceea-ce esplică atât numărul lor puțin justificat din cauza diferinților neînsemnate ce se observă între taxele înscrise în ele, cât și modul diferit în care descresc taxele unitare cu distanțele.

Taxele actuale în comparație cu cele propuse vor fi ast-fel:

Chilometri	TARIFUL ACTUAL	TARIFUL PROPUȘ
	Lei de 10000 kilograme	
8	4.75	3.90
10	5.90	4.90
50	27.55	22.50
100	50.10	40.—
150	67.65	52.50
200	80.20	60.—
250	87.50	75.—
300	105.00	90.—
350	122.50	105.—
400	140.00	120.—
450	157.50	135.—
500	175.00	150.—

iar comparația între tariful propus și acelea corespunđătoare ale căilor ferate străine, se modifică precum se arată în tabloul următor:

Taxe pentru lemne de foc (în România tarif special No. IV).

Distanța în kilometri	Căile ferate române	Căi ferate austro-ungare				Bavaria	Würtemberg și Baden	Elveția	Prusia	F r a n ț a					Italia	Serbja	Rusia	Distanța în kilometri
		c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului	ale statului	ale statului	nord-estice	ale statului	ale statului	de est	de vest	de nord	de Orléans	Tariful comun pentru rețeaua Mediterană și Adriatică	Căile ferate ale statului	Calea ferată sud-vestică		
																	T a x a în lei pentru 10.000 kilograme	
8	3.90	13.20	5.72	15.18	10.00	10.00	10,00	12,50	4,00	5,50	5,50	5,00	6,50	—	9,00	5,31	8	
10	4.90	13.20	6.16	16.72	11.25	11.25	11,00	13,75	5,00	7,00	7,00	6,00	8,00	—	10,00	6,75	10	
50	22.50	29.92	21.12	44.88	26.25	31.25	31,00	27,50	24,00	27,50	29,50	30,00	40,00	25,50	30,00	33,45	50	
100	40.00	48.40	33.44	71.06	42.50	42.50	52,00	42,50	40,00	47,50	49,50	50,00	65,00	45,90	55,00	67,02	100	
150	52.50	62.26	44.44	91.96	56.25	56.25	73,00	56,25	56,50	59,00	65,00	65,00	85,00	—	80,00	100,47	150	
200	60.00	76.12	55.44	110.44	70.00	70.00	94,00	70,00	70,00	70,00	80,00	80,00	105,00	76,50	105,00	133,89	200	
250	75.00	86.68	66.44	128.92	83.75	83.75	—	83,75	81,50	80,00	92,50	90,00	120,00	—	130,00	150,78	250	
300	90.00	97.02	77.44	147.40	97.50	97.50	—	97,50	90,00	90,00	105,00	100,00	135,00	107,10	155,00	180,84	300	
350	105.00	108.46	88.44	163.46	111.25	111.25	—	111,25	109,00	100,00	117,50	116,67	145,00	—	180,00	211,05	350	
400	120.00	120.12	99.44	179.74	125.00	125.00	—	125,00	120,00	110,00	130,00	133.33	155,00	137,70	205,00	225,03	400	
450	135.00	131.56	110.44	195.80	138.75	138.75	—	138,75	135,00	120,00	142,50	150,00	165,00	—	230,00	235,17	450	
500	150.00	143.22	121.44	212.08	152.50	152.50	—	152,50	150,00	130,00	155,00	166.67	175,00	168,30	255,00	245,13	500	

9^o *Petre cioplite, var ș. c. l.*— Având în vedere pe de o parte că, de fapt, o cantitate însemnată de petre cioplite se bucură deja de reducerea acordată Primăriei Capitalei ș. a., ast-fel în cât reducerea de tarif pentru rest, n'ar putea avea influență simțitoare asupra veniturilor noastre în ceea-ce privesce piatra cioplită; iar pe de o altă parte că o asemenea reducere pentru var ar face posibilă expediarea acestui articol pe distanțe mai mari, și urmând în acelaș timp idea de a reduce pe cât se poate numărul diferitelor tarife, propunem că articolele din tariful excepțional No. 2, care sunt mai eftine de cât cerealele, să se înscrie în nomenclatura tarifului acestui din urmă articol.

Ast-fel taxele viitoare în comparație cu cele actuale vor fi:

Taxe pentru petre cioplite, lucrate simplu; var, cărămiți ordinare, (în România tarif excepțional Ne. 2).

Distanța în kilometri	TAXELE ACTUALE																TAXELE PROPUSE		Distanța în kilometri
	Lei de 10000 chilograme																		
	Căi ferate austro-ungare				Bavaria	Würtemberg și Baden	Elveția	Prusia	Francia				Italia	Serbia	Rusia				
	Căile ferate române	c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului	ale statului	ale statului	nord-estice	ale statului	ale statului	de est	de vest	de nord	de Orléans	Tariful comun pentru rețeaua Mediterană și Adriatică	Căile ferate ale statului	Calea ferată sud-vestică			
	CĂILE FERATE																		
	Taxa în lei pentru 10.000 chilograme																		
8	4.75	13.20	7.26	14.08	10.00	10.00	10.00	12.50	9.50	6.50	5.50	6.50	6.50	—	8.60	2.91	8		
10	5.90	13.20	7.92	15.18	11.25	11.25	11.00	13.75	12.00	8.00	7.00	8.00	8.00	—	9.50	3.54	10		
50	27.50	29.92	22.00	38.28	26.25	28.75	27.00	27.50	60.00	32.50	29.50	40.00	40.00	33.15	27.50	17.85	50		
100	50.00	48.40	36.96	63.36	42.50	42.50	42.00	42.50	115.00	52.50	49.50	80.00	65.00	61.20	50.00	35.70	100		
150	67.50	62.26	51.26	87.56	53.75	56.25	57.00	56.25	165.00	72.50	65.00	110.00	85.00	—	72.50	53.52	150		
200	80.00	76.12	65.56	108.24	63.75	70.00	72.00	70.00	210.00	92.50	80.00	140.00	105.00	102.00	95.00	71.37	200		
250	87.50	86.68	79.86	126.72	73.75	83.75	—	83.75	256.00	105.00	92.50	160.00	120.00	—	117.50	89.37	250		
300	90.00	97.02	94.16	145.20	83.75	97.50	—	97.5	300.00	117.50	105.00	180.00	135.00	142.80	140.00	107.22	300		
350	105.00	108.46	108.46	164.48	96.25	111.25	—	111.25	350.00	130.00	117.50	210.00	145.00	—	162.50	125.04	350		
400	120.00	120.12	122.76	177.54	108.75	125.00	—	125.00	400.00	142.50	130.00	240.00	155.00	178.50	185.00	142.89	400		
450	135.00	131.56	135.3	193.82	121.25	138.75	—	138.75	450.00	152.50	142.50	270.00	165.00	—	207.50	160.74	450		
500	150.00	143.22	146.3	209.88	133.75	152.50	—	152.50	500.00	162.50	155.00	300.00	175.00	214.20	231.00	178.59	500		

Pentru a împiedica ca articolele similare de producție străină să beneficieze de aceste taxe reduse, vom face ca noul tarif să fie aplicabil ca și cel actual, numai de la stațiunile române cari espediază petre, var ș. c. l. provenite, fie din acele stațiuni, fie din localitățile vecine, excluzându-se stațiunile de frontieră.

10^o În privința transporturilor de vite, este de observat că, de și tariful respectiv este stabilit pe base foarte reduse, numeroasele turme de oi cari se duc primăvara la pășunat la munte și să întore apoi toamna pentru iernat, de și străbat distanțe mari, tot nu se expediază cu calea ferată.

Această împrejurare trebuie să o atribuim faptului că taxele de transport tot sunt încă prea mari față cu cheltuelile minime ale transportului pe jos și că céléritatea care formează unul din principalele avantaje ale expediției cu căile ferate nu are nici o valoare pentru aceste transporturi.

Chilometri	TAXELE ACTUALE		TAXELE PROPUSE	
	Lei de 10000 chilograme			
8	4.75		4.75	
10	5.95		5.90	
50	23.75		27.50	
100	55.10		50.00	
150	78.75		67.50	
200	100.00		80.00	
250	118.75		87.50	
300	135.00		90.00	
350	148.75		105.00	
400	160.00		120.00	
450	180.00		135.00	
500	200.00		150.00	

în tabloul următor sunt comparate taxele noului tarif cu acelea ale căilor ferate streine:

Având în vedere aceste împrejurări, și considerând afară de această deprecierea ce au suferit vitele noastre din cauza închiderii frontierelor vecine, motiv pentru care s'a acordat deja atât pentru vitele care se exportează via Galați sau Brăila cât și pentru acele cari se transportează de la târgul de rimători din Turnu Severin taxe mai reduse, pentru aceste motive propunem să se acorde în mod general pentru toate transporturile de vite taxele de 25 bani de vagon și kilometru pentru vagoanele simple sau la întrebuițarea unui singur cat la vagoane cu caturi, 37.5 bani de vagon și kilometru pentru întrebuițarea ambelor caturi ale unui vagon cu caturi.

Tot odată propunem să se suprimă taxa specială pentru întrebuițarea tobei (6 bani de kilometru, plus 50 bani taxa de manipulațiune de la 6 la 3 lei de vagon.)

Comparația între tariful propus și acelea ale căilor ferate streine se modifică precum se arată în tablourile următoare.

*Taxe pentru rămători, oi, miei ș. c. l. (în România tarif special No. III)
pentru un vagon fără caturi.*

Numărul animalelor ce se poate încărea într'un vagon de rămători la întrebunțarea unui cat=50 rămători, suprafața de încărcat 18m.

Distanța în kilometri	Căi ferate române				Bavaria	Prusia	Fr an ț a					Italia		Serbia	Rusia	Distanța în kilometri	
	Căile ferate române						Căile Ferate					Tariful comun pentru rețeaua Medit. și Adr.					
	c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului				ale statului	ale statului	ale statului	de est	de vest	de nord	de miază-zi				de Orléans
Taxa în lei pentru 10,000 kilograme																	
8	5,00	7,63	3,17	6,65	8,75	11,35	12,00	4,00	12,50	4,00	16,00	18,00	—	—	5,04	10,53	8
10	5,50	8,51	3,96	7,33	9,63	13,50	12,00	5,00	15,00	5,00	20,00	18,00	—	—	6,30	13,17	10
50	15,50	25,98	19,80	20,79	30,38	31,53	15,00	25,00	75,00	25,00	100,00	25,00	19,38	21,48	31,50	65,88	50
100	28,00	47,81	39,60	37,62	56,25	54,00	28,00	42,5	150,00	50,00	200,00	50,00	38,76	48,96	63,00	131,70	100
150	40,50	69,65	59,40	54,34	82,13	73,80	40,50	60,00	200,00	75,00	300,00	75,00	—	—	94,50	197,64	150
200	53,00	91,48	79,20	71,28	108,00	93,40	52,00	77,50	232,50	100,00	400,00	100,00	76,50	96,90	126,00	263,52	200
250	65,50	113,30	99,00	88,11	133,90	110,25	62,50	92,50	262,50	125,00	500,00	125,00	—	—	157,50	329,37	250
300	78,00	135,12	118,80	104,94	159,75	127,13	72,00	107,50	295,00	150,00	600,00	150,00	110,16	138,72	189,00	395,25	300
350	90,50	156,97	138,60	121,77	185,63	138,38	84,00	122,50	325,00	175,00	700,00	175,00	—	—	220,50	461,13	350
400	103,00	178,79	158,90	138,60	211,50	149,63	96,00	137,50	357,50	200,00	800,00	200,00	143,82	180,54	252,00	527,01	400
450	115,50	200,62	178,20	155,43	237,38	160,88	108,00	152,50	387,50	225,00	900,00	225,00	—	—	283,50	592,89	450
500	128,0	222,44	198,00	172,26	263,25	172,13	120,00	167,50	420,00	250,00	1000,00	250,00	175,44	220,32	315,00	658,77	500

Taxe pentru rămători, oi, miei ș. c. l. (în România tarif special No. III) pentru un vagon cu caturi

Numărul animalelor ce se poate încărea într'un vagon cu caturi = 100 rămători, suprafața de încărcat 36 m.

Distanța în kilometri	Căi ferate române				Bavaria	Prusia	Fr an ț a					Italia	Serbia	Rusia	Distanța în kilometri	
	Căile ferate române						CĂILE FERATE									Tariful comun pentru rețeaua Mediterană și Adriatică și caturi
	c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului				ale statului	ale statului	ale statului	de est	de vest					
Taxa în lei pentru 10,000 kilograme																
8	6,00	13,93	4,75	13,31	17,55	22,80	24,00	8,00	25,00	8,00	32,00	36,00	—	10,08	21,06	8
10	6,75	15,37	5,94	14,65	19,35	24,00	24,00	10,00	30,00	10,00	40,00	36,00	—	12,60	26,34	10
50	21,75	43,64	29,70	41,58	60,75	48,00	30,00	50,00	150,00	50,00	200,00	50,00	29,07	63,00	131,76	50
100	40,50	78,96	59,40	75,24	112,50	77,99	56,00	85,00	300,00	100,00	400,00	100,00	58,14	126,00	263,40	100
150	59,25	114,37	89,10	108,90	164,25	104,38	81,00	120,00	400,00	150,00	600,00	150,00	—	189,00	395,28	150
200	78,00	149,69	118,50	142,56	216,00	130,48	104,00	155,00	465,00	200,00	800,00	200,00	114,75	252,00	527,04	200
250	96,75	185,01	148,50	176,22	267,75	152,96	125,00	185,00	525,00	250,00	1000,00	250,00	—	315,00	658,74	250
300	115,50	220,34	178,20	209,88	319,50	175,46	144,00	215,00	590,00	300,00	1200,00	300,00	165,24	378,00	790,50	300
350	134,25	255,74	207,90	243,54	371,25	190,46	168,00	245,00	650,00	350,00	1400,00	350,00	—	441,00	922,26	350
400	153,00	291,06	237,60	277,20	423,00	205,45	192,00	275,00	715,00	400,00	1600,00	400,00	215,73	504,00	1054,02	400
450	171,75	326,38	267,30	310,86	474,75	220,45	216,00	305,00	775,00	450,00	1800,00	450,00	—	567,00	1185,78	450
500	190,50	361,71	297,00	344,52	526,50	235,45	240,00	335,00	840,00	500,00	2000,00	500,00	263,16	630,00	1317,54	500

Taxe pentru vite cornute mari (în România tarif special No. III)

Intr'un vagon se pot încărca aproximativ 11 capete. Un vagon = 13.5 m. □ suprafața de încărcare

Distanța în kilometri	Căile ferate române		Cai ferate austro-ungare			Bavaria	Prusia	F r a n ț a					Italia	Serbia	Rusia	Distanța în kilometri	
			Căile ferate române	Căile ferate române	Căile ferate române	Căile ferate române	Căile ferate române	C Ă I L E F E R A T E					Căile ferate ale statului	Căile ferate ale statului	Căile ferate ale statului		
	Căile ferate române	Căile ferate române						Căile ferate române	Căile ferate române	Căile ferate române	Căile ferate române	Căile ferate române					Căile ferate române
			c. f. a statului ungar	c. f. a statului austriac	c. f. a societății austro-ungare a statului	ale statului	ale statului						statului ale	de est	de vest		
Taxa în lei pentru 10.000 kilograme																	
8	5.00	6.42	2.13	6.20	6.59	9.45	12.0	4.00	5.50	4.00	8.80	18.00	—	—	3.78	5.79	8
10	5.50	6.86	2.68	6.64	7.26	10.13	12.00	5.00	6.60	5.00	11.00	18.00	—	—	4.73	7.26	10
50	15.50	15.60	13.38	15.37	22.79	23.65	15.00	25.00	33.00	25.00	55.00	25.00	19.38	24.48	23.63	36.24	50
100	28.00	26.51	26.73	26.28	42.19	40.50	28.00	42.50	66.00	50.00	110.00	50.00	38.76	48.96	47.25	72.48	100
150	40.50	37.42	40.11	37.19	61.60	55.35	40.50	60.00	93.50	75.00	165.00	75.00	—	—	70.88	108.69	150
200	53.00	46.13	53.46	48.10	81.00	70.05	52.00	77.50	115.50	100.00	220.00	100.00	76.50	96.90	94.50	144.93	200
250	65.50	59.25	66.84	59.03	100.42	82.69	62.50	92.50	134.75	125.00	275.00	125.00	—	—	118.13	181.17	250
300	78.00	70.16	80.19	69.94	119.81	95.35	72.00	107.50	151.25	150.00	330.00	150.00	110.16	138.72	141.75	217.38	300
350	90.50	81.09	83.16	80.86	139.23	103.79	84.00	122.50	165.00	175.00	385.00	175.00	—	—	165.38	253.62	350
400	103.00	91.98	95.04	91.77	158.63	112.23	96.00	137.50	178.75	200.00	440.00	200.00	143.82	180.54	189.00	289.86	400
450	115.50	102.92	106.92	102.69	178.04	120.66	108.00	152.50	189.75	225.00	495.00	225.00	—	—	212.63	326.10	450
500	128.00	113.81	118.80	113.60	197.44	129.10	120.00	167.50	200.75	250.00	550.00	250.00	175.44	220.32	236.25	362.31	500

11° Pe lângă aceasta având în vedere că vinul, chiar când se predă în cantități de 10,000 kilograme de vagon, se taxează pe baza de 10 bani de tona chilometrică (clasa A) și că este tendință ca butoaiele să se construiască ast-fel ca această încărcare să fie, în general, posibilă, pentru a încuraja pe de o parte această tendință care va înlesni efectuarea unor asemenea transporturi și le va face mai rentabile pentru calea ferată, iar pe de altă parte considerând că singur vinul dintre toate produsele indigene nu s'a bucurat de reduceri, pentru aceste motive propunem să se acorde și pentru vin taxa redusă de 7 bani de tona chilometrică cu condiția unei predări minime de vagon de 8000 kilograme (cum e pentru petrol și spirt); în acest chip s'ar introduce pentru vin același mod de taxare ca cel deja în vigoare pentru spirt, articol de o valoare mai mare.

12° Faptul că la tariful excepțional No. 4 pentru fructe de sud și cele-lalte se percepe pentru parcursul de foastele linii Lemberg-Cernăuți-Iași 9 bani de tona chilometrică. pe când pentru cele-lalte linii se percep numai 5 bani de tona chilometrică se explică prin acea că administrațiunea Lemberg-Cernăuți-Iași având interes să alimenteze traficul liniilor sale austriace, susținea importul via Galația și nu pe acela via Galați și Brăila. Din această cauză numita administrațiune, cu toate stăruințele noastre, a refuzat să acorde pentru tariful în chestiune taxa de 5 bani pe care am acordat'o noi. De aceea propunem să se acorde pentru

tariful în chestiune taxa de 5 bani pentru tot parcursul
In resumat deci credem nemerit:

1° de a menține

tariful de mare iuțală excepțional, tarifele de mică iuțală pentru mărfurile colete de clasa I și II explozibile, voluminoase, tarifele de vagoane complete A, B, C;

tariful special No. I pentru cereale, tariful special No. VI pentru butoaie goale;

tariful special No. VII pentru ciment ș. c. l. străin;

tariful special No. VIII pentru petriș, bolovani și cele-lalte;

tariful special No. IX pentru spirt;

tariful excepțional No. I pentru petrol precum și tarifele excepționale de concurență pentru astfalt, ciment, var (No. 3), diverse (No. 5 și 6), locomobile și mașini de fer (No. 7), articole de fer și de oțel (No. 8), întocmite pentru expediarea de la Galați și Brăila în Moldova de sus le Suceava tranzit, Predeal tranzit și Vêrciorova tranzit, precum și la Turnu-Severin.

2° A reduce de la 5 bani la 3.5 bani de suta de kilograme taxa pentru marea iuțală normală și de la 2.25 bani la 1.60 bani taxa pentru mare iuțală redusă.

3° A se aplica taxele tarifului pentru petrol (tariful excepțional No. I), și pentru lemne de foc, fân și paie (tariful special No. IV).

A se înscrie în tariful pentru cereale (tariful special No. I), cărbunii, coacsul și cele-lalte (tarif special No. V) și petrele cioplite, varul și cele-lalte (tariful excepțional No. II).

Acest tarif se va aplica, în ceea-ce privește materialul de construcție, numai la anume stațiuni, cu alte cuvinte, ar avea caracterul unui tarif excepțional.

4° A se întocmi pentru *lemnele lucrate și lucrate brut*, care actualmente se taxează pe baza tarifului special No. II, un tarif excepțional, în care taxele ar începe la 6 bani de tona chilometrică și s'ar reduce ast-fel ca plecând de la 400 kilometri, taxa de tona chilometrică să fie 3 bani; rămânând actualul tarif special în vigoare numai pentru articolele de proveniență străină.

5° A se aplica taxele tarifului excepțional pentru petrolu (tarif excepțional No. I) la trunchi de arbori, pari de telegraf, traversele, piloții, fașinele făcând parte din tariful special No. II).

6° A se reduce tariful pentru *vite* expediate în vagoane complete la 25 bani de vagon și kilometru pentru vagoanele fără caturi sau la întrebuințarea numai a unui singur cat al vagoanelor cu caturi; și al

37.5 bani de vagon și kilometru la întrebuințarea ambelor caturi ale unui vagon cu caturi, suprimându-se taxa specială pentru întrebuințarea tobei precum și reducându-se la jumătate, adică la 3 lei de vagon, taxele de manipulațiune.

7° A se înscrie *vinul* în nomenclatura tarifului pentru spirt (tariful special No. IX).

8° A se aplica taxa de 5 bani de tona chilometrică pe tot parcursul pentru fructe de sud, coloniale și cele-lalte, expediate din Galați și Brăila în Moldova de sus.

Director General

G. DUCA

Șeful serviciului comercial

C. Mănescu

CONSILIUL DE ADMINISTRATIUNE

Sedința din 23 Ianuarie 1891.

Consiliul aprobă concluziunile reportului de față și hotărăște impresiunea lui.

Președinte, **Alexandru B. Știrbei.**

A N E X A

La 1 Ianuarie 1891 a intrat in vigoare pe liniile căilor ferate ale statului ungar un nou tarif de mărfuri care conține taxe mult mai reduse de cât tariful care s'a aplicat până la această dată și care s'au luat de bază la comparațiunile conținute in raport.

Confruntându-se taxele tarifului nostru local refor-

mat pe baza propunerilor din raport cu taxele noului tarif local al căilor ferate ale statului ungar, obținem rezultatele indicate in următoarele tablouri.

Taxele căilor ferate române care sunt mai mici de cât acele ale căilor ferate ale statului ungar s'au subliniat.

I. T A R I F E L E

de mare iuțeală și tarifele de mică iuțeală pentru mărfuri colete și de vagoane complete

DISTANȚA IN CHILOMETRI		Taxa de transport pentru 100 kilograme								
		Mărfuri de mare iuțeală			Mărfuri voluminoase	Mărfuri de mică iuțeală				
		Ordinară	Reducă	Excepțională		COLETE		Vagoane complete		
						I	II	A	B	C
		I N L E I								
8	Căile ferate române	0.48	0.43	0.42	0.28	0.22	0.20	0.18	0.07 ²	0.06 ⁴
	C. f. ale statului ungar	0.33	0.22	0.22	0.26	0.24	0.20	0.13	0.09	0.09
10	Căile ferate române	0.53	0.46	0.45	0.33	0.25	0.22	0.20	0.09	0.08
	C. f. ale statului ungar	0.33	0.22	0.22	0.26	0.24	0.20	0.13	0.09	0.09
50	Căile ferate române	1.43	1.10	1.05	1.23	0.85	0.70	0.60	0.45	0.40
	C. f. ale statului ungar	1.50	0.75	0.75	1.06	0.86	0.66	0.40	0.26	0.22
100	Căile ferate române	2.55	1.90	1.80	2.35	1.60	1.30	1.10	0.90	0.80
	C. f. ale statului ungar	2.94	1.47	1.47	2.11	1.72	1.30	0.79	0.51	0.42
150	Căile ferate române	3.68	2.70	2.55	3.48	2.35	1.90	1.60	1.35	1.20
	C. f. ale statului ungar	4.38	3.13	2.13	3.10	2.51	1.87	1.14	0.75	0.59
200	Căile ferate române	4.80	3.50	3.30	4.60	3.10	2.50	2.10	1.80	1.60
	C. f. ale statului ungar	5.81	2.79	2.79	4.09	3.30	2.44	1.50	0.99	0.77
250	Căile ferate române	5.93	4.30	4.05	5.73	3.85	3.10	2.60	2.25	2.00
	C. f. ale statului ungar	6.93	3.37	3.37	4.97	3.89	2.93	1.78	1.19	0.92
300	Căile ferate române	7.05	5.10	4.80	6.85	4.60	3.70	3.10	2.70	2.40
	C. f. ale statului ungar	8.03	3.92	3.92	5.85	4.47	3.39	2.05	1.36	1.06
350	Căile ferate române	8.18	5.90	5.55	7.98	5.35	4.30	3.60	3.15	2.80
	C. f. ale statului ungar	9.13	4.47	4.47	6.73	5.04	3.85	2.31	1.56	1.21
400	Căile ferate române	9.30	6.70	6.30	9.10	6.10	4.90	4.10	3.60	3.20
	C. f. ale statului ungar	10.23	5.02	5.02	7.61	5.61	4.31	2.57	1.74	1.34
450	Căile ferate române	10.43	7.50	7.05	10.23	6.85	5.50	4.60	4.05	3.60
	C. f. ale statului ungar	11.33	5.57	5.57	8.49	6.18	4.77	2.75	1.87	1.45
500	Căile ferate române	11.55	8.30	7.80	11.35	7.60	6.10	5.10	4.50	4.00
	C. f. ale statului ungar	12.43	6.12	6.12	9.37	6.75	5.24	2.93	1.98	1.56

II. TARIFELE SPECIALE ȘI ESECPTIONALE

Taxele de transport pentru un vagon de 10000 kilograme în lei

D I S T A N Ț A în kilometri		Cereale	Lemne de construcție și de lucru	Trunchi de arbori, pari de telegraf, traverse, piloți, fășine	Lemne de foc	A N I M A L E V I I				Cărbuni	Ciment străin	Ciment indigen	Petre bolovani	Fete cionplite, var și celelalte	Petroleu	Sare	Vin și spirt	D I S T A N Ț A în kilometri	
						cai, mănzi, cățapi	vite mari cornute	vite mici (vagon fără caturi)	vite mici (vagon cu caturi)									Căile ferate române	Căile ferate ale statului ungar
8	Căile ferate române	4.75	4.75	3.90	3.90	8.40	5.00	5.00	6.00	4.75	6.40	4.75	2.40	4.75	3.90	3.20	5.60	Căile ferate române	8
	Căile ferate ale statului ungar	11.00	9.00	9.00	8.80	7.08	5.74	4.62	9.24	8.80	9.00	8.80	8.80	8.80	9.00	13.20	11.00	Căile ferate ale statului ungar	
10	Căile ferate române	5.90	5.95	4.90	4.90	9.24	5.50	5.50	6.75	5.90	8.00	5.90	3.00	5.90	4.90	4.00	7.00	Căile ferate române	10
	Căile ferate ale statului ungar	11.00	9.00	9.00	8.80	7.08	5.74	4.62	9.24	8.80	9.00	8.80	8.80	8.80	9.00	13.20	11.00	Căile ferate ale statului ungar	
50	Căile ferate române	27.50	28.15	22.50	22.50	29.40	15.50	15.50	21.75	27.50	40.00	27.50	15.00	27.50	22.50	20.00	35.00	Căile ferate române	50
	Căile ferate ale statului ungar	35.20	22.00	22.00	17.60	27.37	14.56	17.82	35.64	17.60	22.00	17.60	15.40	17.60	26.00	46.20	35.20	Căile ferate ale statului ungar	
100	Căile ferate române	50.00	52.55	40.00	40.00	54.20	28.00	28.00	40.50	50.00	75.75	50.00	30.00	50.00	40.00	40.00	70.00	Căile ferate române	100
	Căile ferate ale statului ungar	66.00	42.00	42.00	33.00	51.60	25.26	33.26	66.53	33.00	42.00	33.00	28.60	33.00	51.00	90.20	66.00	Căile ferate ale statului ungar	
150	Căile ferate române	67.50	73.20	52.50	52.50	79.80	40.50	40.50	59.25	67.50	112.50	67.50	45.00	67.50	52.50	60.00	105.00	Căile ferate române	150
	Căile ferate ale statului ungar	96.80	59.00	59.00	48.40	74.89	36.23	48.71	97.42	48.40	59.00	48.40	41.80	48.40	75.00	134.20	96.80	Căile ferate ale statului ungar	
200	Căile ferate române	80.00	90.10	60.00	60.00	105.00	53.00	53.00	78.00	80.00	140.70	80.00	60.00	80.00	60.00	80.00	140.00	Căile ferate române	200
	Căile ferate ale statului ungar	127.60	77.00	77.00	61.60	99.18	46.93	64.15	128.30	61.60	77.00	61.60	52.80	61.60	99.00	176.00	127.60	Căile ferate ale statului ungar	
250	Căile ferate române	87.50	103.20	75.00	75.00	130.20	65.50	65.50	96.75	87.50	175.00	87.50	75.00	87.50	75.00	100.00	175.00	Căile ferate române	250
	Căile ferate ale statului ungar	145.20	92.00	92.00	74.80	120.43	57.93	78.41	156.82	74.80	92.00	74.80	63.80	74.80	119.00	206.80	145.20	Căile ferate ale statului ungar	
300	Căile ferate române	90.00	112.00	90.00	90.00	155.40	78.00	78.00	115.50	90.00	195.65	90.00	90.00	90.00	90.00	120.00	210.00	Căile ferate române	300
	Căile ferate ale statului ungar	160.60	106.00	106.00	85.80	141.68	68.62	92.27	184.54	85.80	106.00	85.80	74.80	85.80	136.00	235.40	160.60	Căile ferate ale statului ungar	
350	Căile ferate române	105.00	118.15	105.00	105.00	180.60	90.50	90.50	134.25	105.00	227.50	105.00	105.00	105.00	105.00	140.00	245.00	Căile ferate române	350
	Căile ferate ale statului ungar	178.20	121.00	121.00	96.80	162.93	79.60	106.13	212.26	96.80	121.00	96.80	83.60	96.80	156.00	264.00	178.20	Căile ferate ale statului ungar	
400	Căile ferate române	120.00	120.00	120.00	120.00	205.80	103.00	103.00	153.00	120.00	240.00	120.00	120.00	120.00	120.00	160.00	280.00	Căile ferate române	400
	Căile ferate ale statului ungar	193.60	134.00	134.00	107.80	184.18	90.29	119.99	239.98	107.80	134.00	107.80	94.60	107.80	174.00	292.60	193.60	Căile ferate ale statului ungar	
450	Căile ferate române	135.00	135.00	135.00	135.00	231.00	115.50	115.50	171.75	135.00	270.00	135.00	135.00	135.00	135.00	180.00	315.00	Căile ferate române	450
	Căile ferate ale statului ungar	206.80	145.00	145.00	114.40	205.44	101.29	133.85	267.70	114.40	145.00	114.40	101.20	114.40	187.00	321.20	206.80	Căile ferate ale statului ungar	
500	Căile ferate române	150.00	150.00	150.00	150.00	256.20	128.00	128.00	190.50	150.00	275.55	150.00	150.00	150.00	150.00	200.00	350.00	Căile ferate române	500
	Căile ferate ale statului ungar	217.80	156.00	156.00	123.20	226.69	111.98	147.71	295.42	123.20	156.00	123.20	107.80	123.20	198.00	349.80	217.80	Căile ferate ale statului ungar	

Rezultă deci că taxele noastre sunt mai efitine de cât acele ale căilor ferate ale statului ungar, la mărfurile de mare iuțală ordinară pe distanțele de la 50 kilometri în sus, la mărfurile de mică iuțală de clasa I pe distanțe până la 8 și de la 50—250 kilometri.

La mărfurile de mică iuțală de clasa II pe distanțele până la 8 kilometri.

La mărfurile de mică iuțală de clasele B. și C. pe distanțele până la 10 kilometri.

La cereale pe toate distanțele.

La lemnele de construcție pe distanțele până la 10 kilometri și de la 350 kilometri în sus.

La trunchi de arbori, pari de telegraf ș. c. l. pe distanțele până la 10 kilometri și de la 100 kilometri în sus.

La lemnele de foc pe distanțele până la 10 kilometri și între 150 și 200 kilometri.

La vitele mari cornute, pe distanțele până la 10 kilometri.

La vitele mici în vagoane fără caturi, pe distanțele de la 50 kilometri în sus.

La vitele mici în vagoane cu caturi pe toate distanțele.

La cărbuni, ciment străin și indigen și petre cioplite var, pe distanțele până la 10 kilometri.

La petrele bolovani, vin și spirt, pe distanțele până la 50 kilometri.

La petroleu și sare pe toate distanțele.

NOTA

Asupra captării și întreținării puterii motoare a Rhonului la Geneva

Acum câte-va luni, în o vizită a câtor-va orașe din Elveția, profitând de amabilitatea inginerilor de la serviciile apelor, puturăm a ne procura câte-va note asupra alimentației cu apă a acestor orașe atât din punctul de vedere al trebuințelor casnice și igienice cât și asupra rezultatului ce a dat întrebuințarea apei sub presiune ca *motor* industrial.

Sub acest din urmă raport mai cu seamă, Elveția, această țară atât de bogată în *isvoare de forță*, și unde au fost aplicate mai toate sistemele de transmisiune a puteri la distanță, oferă exemple foarte instructive, căci au fost obiectul unor vii discuțiuni urmate de studii foarte interesante, părerile emise fiind atât de contraversate în diferitele orașe unde era vorba de transmisiunea și distribuțiunea puterii pentru diferitele industrii mari și mici.

În această notă ⁽¹⁾ vom resuma frumoasele lucrări făcute la Geneva în scop de a se trage folos din puterea motoare a Rhonului la eșirea lui din lac; interesul ce presintă atât ca instalațiune mai recentă în care apa sub presiune e întrebuințată ca agent de transmisiune

și distribuțiune a puterii în parcele mari și mici cât și ca lucrări pentru obținerea căderii și punerea în presiune a apei, părându-ni-se cu atât mai mare cu cât aceste lucrări sunt rezultatul discuțiunii a o mulțime de proiecte la cari au luat parte un mare număr de ingineri dintre cei mai distinși atât din Elveția cât și din Franța.

Considerațiuni generale. Chestiunile ce trebuiau rezolvate prin lucrările de la Geneva erau pe de o parte scăderea pe cât posibil a nivelului Rhonului la Geneva și înlesnirea unei scurgeri mai repezi în vederea micșorării desastrelor produse țărmurenilor de lacul Lemman prin inundațiunile lui la diferite epoci de ape mari.

De altă parte locuitorii orașului Geneva erau interesați a profita de însemnata cădere a Rhonului la eșirea lui din lac, unde are o vitesă foarte mare, spre a obține o distribuțiune de apă în oraș, atât pentru trebuințele de alimentație și igienă a orașului cât și spre a oferi numeroaselor industrii din Geneva și împrejurimi, forța efitină necesară dezvoltării lor; căci după cum constată cu regret d. *Turrettini* distinsul inginer sub direcțiunea căruia s'au proiectat și executat aceste lucrări, industria și comerțul în Geneva erea într'o stare înfloritoare înaintea descoperirii vaporului, timp în care roțile pe apă, instalate în tot lungul țărmului Rhonului, ba chiar și în mijlocul lui, permiteau cu toată imperfecțiunea lor a se obține forța în condițiuni avantajoase; dar cari în același timp justificau indestul prin encombrarea aproape completă a Rhonului, plângerile țărmurenilor locului, plângeri ce au dat loc la discuțiuni

⁽¹⁾ Nota ce expunem aci e datorită amabilității D-lui Herzog inginer al serviciului apelor din Geneva, care cu cea mai mare bună voință ne-a înlesnit toate mijloacele necesare spre a cuprinde întreaga instalațiune și ne-a pus la dispozițiune între altele, importanta dare de seamă a consiliului de administrațiune al orașului Geneva privitoare la, „*Întrebuințarea puterii motoare a Rhonului și regularea lacului Lemman*“ care pe lângă istoricul debaterilor privitoare la numeroasele proiecte, cari s'au succedat cuprinde și o mulțime de date tehnice cari ne-au servit de basă în această redactare.