

Raportul d-lui Inginer-inspector M. Romnicianu, șeful serviciului lucrărilor noi, către Direcțiunea generală a Căilor ferate, privitor la fixarea definitivă a locului pe care urmează a se construi Gara Centrală.

În urma studiilor preliminare cari au servit de basă la votarea creditului, alesesem pentru construirea Gărei de călători, terenul viran ce se găsește între Cheu, Boulevard și calea Plevnei.

Motivele cari m'au condus la acest amplasament sunt cele expuse pen'ru soluțiunea IV, în memoriul ce a fost deja prezentat d-lui Ministru al Lucrărilor publice

Aceste motive sunt următoarele :

1) Racordările acestei Gări cu gările învecinate se fac cu înlesnire ;

2) Accesul Gărei făcându-se pe Boulevard, este comod ;

3) Separarea curenților de călători și de mărfuri ;

4) Cea mai mare parte din terenul necesar fiind liber de ori-ce construcțiuni, expropriele sunt mai puțin costisitoare ;

5) Conservarea clădirei actuale de călători și a construcțiunilor din atelierele București, cărora li se poate da uă altă utilizare.

6) Construcția Gărei, făcându-se pe un teren liber nu va fi jenată de circulația trenurilor de exploatare și prin urmare, se va executa mai ușor și mai repede de cât dacă s'ar construi pe amplasamentul Gărei actuale de călători.

7) În fine cu aceleași dispozițiuni generale, Gara pe Cheu ar da loc la aceeași cheltuială ca și pe actualul amplasament.

În urma votării creditului, începând studiile definitive, am constatat că terenul este puțin resistant pe uă mare profunzime și am conchis că costul fundațiilor clădirei de călători va fi mai mare de cât cum prevădusem.

Am căutat atunci dacă nu s'ar putea găsi un alt amplasament care conservând avantajile amplasamentului de pe cheu să dea loc la uă cheltueală mai mică.

În acest scop am studiat un amplasament la capul stradei Dorobanților și altul pe boulevardul Pache singurele cari a priori par a avea ver-un avantajiu asupra amplasamentului de pe cheu.

În studiile ce am făcut, am conservat pentru gară același dispozițiuni generale, adică am presupus-o cu 2 etage din cauza stradelor foarte frecventate ce erau treversate de gară și pentru care trebuia menagială uă trecere inferioară.

Dupe cum se arată mai jos, rezultă din studiile făcute că nici unul din aceste amplasamente nu poate fi preferat amplasamentului de pe cheu.

Ambele aceste amplasamente au ca și cel de pe cheu avantajele de a permite separarea curenților de călători și mărfuri de a lăsa intacte construcțiunile din gara actuală și de a putea fi construite fără a fi jenate de exploatare. Accesul amplasamentului de la Boulevardul Pache se face tot așa de comod ca și pe Cheu ; la calea Dorobanților, însă, accesul este mai

puțin comod din cauza lipsei unei artere principale de comunicație.

Aceste două amplasamente presintă, însă mai puține avantaje în privința racordării cu Gările vecine și în privința costului.

Considerând pentru comparațiunea lungimelor racordărilor stațiunile Pantelimon și Chitila, găsim următoarele lungimi :

1) De la Gara situată pe Cheu avem :

10 km. până la Chitila și

18 " " " Pantelimon

2) De la Gara situată la calea Dorobanților, avem :

13 km. până la Chitila și

10¹/₂ " " " Pantelimon

3) De la Gara situată pe Boulevardul Pache avem :

18 km. până la Chitila și

7 " " " Pantelimon.

Din aceste cifre rezultă că amplasamentul de pe Cheu presintă uă lungime de racordare cu Chitila mai mică, pe când racordarea cu Pantelimon e mai scurtă pentru cele alte două amplasamente. Având însă în vedere că mai toate liniile noastre se concentrează la Chitila și că prin urmare racordarea cu această stațiune este de uă importanță principală rezultă că, din punctul de vedere al racordărilor, amplasamentul de pe Cheu este preferabil celorlalte două.

Pe lângă aceasta, amplasamentul Dorobanți și Boulevardul Pache mai au desavantajul că nu permit legătura Gărei Filaret cu Gara centrală de cât prin Moșoia și Chitila, prin urmare serviciul linii Giurgiu ar rămâne, admițându-se unul din aceste amplasamente, să se facă numai prin Filaret.

Din punctul de vedere al costului, tot amplasamentul de pe cheu este cel mai avantajos. În adevăr dupe cum se vede în estimațiunea alăturată, costul lucrărilor cari pot varia de la un amplasament la altul se poate evalua precum urmează.

7.600.000 pe cheu.

8.000.000 la calea Dorobanților

8.400.000 la boulevardul Pache.

În aceste sume intră costul terasamentelor, lucrărilor de artă și exproprierilor pentru gara de călători, de mărfuri, depozite și ateliere și pentru liniile de racordare coprinse între km. 4 al liniei București—Chitila și stația Pantelimon de uă parte și gara de călători de alta, costul căilor pe liniile de racordare între punctele indicate mai sus și km. 1 din gara de călători, și costul fundațiunilor.

De oare ce, atât din punctul de vedere al racordărilor cât și din punctul de vedere al costului, amplasamentul de pe cheu este mai avantajos de cât cele alte, am onoare a vă ruga se bine voiți a aproba construirea gării în acest loc.

(După Analele Ministerului de Lucrări publice).