

## MEMORII SI COMUNICARI

## CONSIDERAȚIUNI GENERALE ASUPRA CONSTRUCȚIUNEI GĂREI CENTRALE DIN BUCUREȘTI.

Conferință ținută de d-nu Inspector general M. M. ROMNICIANU, Șeful Serviciului Lucrărilor noi al Căilor ferate române, în localul Societății Politehnice în seara de 2/14 Martie 1894.

*Domnilor,*

Construcțiunea gării centrale este astăzi în discuțiunea publică. Ea s'a discutat în presă, se discută în cercurile comerciale, se discută de toată lumea.

Aspectul sub care se cunoaște această cestiune este însă așa de eronat și incomplet, în cât am crezut că nu ar fi inutil să vă întrețin în uă conferință despre vederile în care Direcțiunea drumurilor de fer a conceput, cu aprobarea Ministerului de lucrări publice, construcțiunea Gărei centrale care are uă însemnătate considerabilă, atât din cauza cheltuelilor la care va da loc, cât și prin rezultatele fericite ce va avea pentru comerțul nostru.

Încă înainte de 1883, Direcțiunea căilor ferate a început a se preocupă de insuficiența instalațiunilor sale din Gara de Nord și a conceput ideia construirii unei Gări centrale lângă Cismigiu. Diferite circumstanțe de cari nu am să mă ocup acum au împedecat realizarea acestei idei.

În anii din urmă crescerea traficului de călători și de mărfuri a fost așa de mare în cât s'a învederat că reconstruirea Gărei de Nord nu se mai poate amăna.

După cele ce vă voi expune mai în urmă, veți vedea că această reconstruire este astăzi chiar întârziată peste limitele permise de interesele comerțului nostru, care se găsește așa de defavorizat în cât cu mari greutateți se va face exploatarea până la terminarea lucrărilor proiectate acum pentru noua noastră gară.

De la 1890, am fost însărcinat de Direcțiunea căilor ferate a studia un program și uă evaluare pentru con-

strucțiunea gării și rezultatele studiilor mele și ale colegilor mei d-nii Cottescu și Dragu, cari au fixat necesitățile serviciilor lor respective, au fost consemnate într'un memoriu care a servit de bază pentru deshiderea creditului necesar votat prin legea din 28 Maiu 1892.

Nu voi intra aci în descrierea detaliilor proiectului ce am stabilit pe baza acestui memoriu. Mă voi mărgini numai a vă indica liniile principale ale lui.

Necesitatea reconstruirii Gărei de Nord, schimbarea situațiunei; centralisarea serviciilor în câte uă singură gară de călători și mărfuri; alegerea situațiunei și în fine analiza costului lucrărilor sunt cestiunile ce voiu schița înaintea d-voastră.

Pe planul alăturat am indicat starea actuală a Gărei de Nord.

Liniile de călători, de mărfuri de mare iuteală și de serviciu sunt indicate cu linii pline subțiri iar liniile de mărfă de mică iuteală cu linii pline groase.

Lungimea totală a liniilor în Gara de Nord este de 18 kilometri, din cari 8 kilometri sunt pentru prima categorie indicată cu linii pline subțiri și 10 kilometri pentru mărfuri de mică iuteală.

Pentru ca să apară încă de la început insuficiența acestor linii este destul să compar liniile din gara București cu cele din alte stațiuni precum :

Titu . . . . .	9 kilometri.
Burdujeni . . . . .	10 "
Ploesci . . . . .	12 "
Iași . . . . .	13 " diferențele

sunt prea mici în raport cu diferența de trafic.

În special pentru călători dispunem numai de 5 linii de câte 250 metri lungime, adică de 1250 metri în total, restul lungimii liniilor suferi fiind destinat pentru intrarea în gară de la Chițila și Mogoșoia și de la Giurgiu, pentru liniile remiselor, etc.

Pe un grup așa de restrâns de linii, care mai totdeauna este în mare parte ocupat cu deposit de vagoane, circulația este însemnată; 48 trenuri de călători circulă astăzi în gara București la intervalele indicate pe schemele din desen. (A se vedea planșă).

După cum se vede pe aceste scheme Direcțiunea căilor ferate a fost nevoită să dispună sosirea și plecarea trenurilor mai ales dimineața și seara, atât din cauza relațiilor noastre internaționale cât și pentru a satisface interesele călătorilor locali, cari cu dispozițiunea admisă pot veni dimineața în București și pleacă seara; ei pot asemenea sosi din București mai în toate orașele din țară dimineața și pleacă de acolo seara pentru a se putea întoarce a doua zi dimineața în București. Această dispozițiune care satisface trebuințele călătorilor; și care prin urmare este imperios necesară, se aplică cu greu din cauza insuficienței liniilor de cari dispunem în gară și face și mai sensibilă această insuficiență, căci printrânsa serviciului de exploatare se îngreuiază peste măsură și diminuează în același timp siguranța de circulațiune.

Se cunoaște de toată lumea jena adusă pornirii trenurilor de călători. Nu este dar necesitate a mai insista asupra acestui punct.

Gara de mărfuri dispune asemenea de un număr restrâns de linii. Lungimea utilizabilă pentru trenuri este numai de 10 km.

Insuficiența acestei lungimi apare la prima vedere din uă statistică ce d. Cotescu a bine-voit a mi procura.

Din această statistică se vede că pentru anul 1893 a. ex. media lunară a vagoanelor de marfă intrate într-uă zi a variat între 150 și 400, ceea ce dă uă medie anuală de 290 pe zi.

Media zilnică a vagoanelor ce rămân în București în fie-care zi este de 400—500.

Din aceasta se vede că în stația București se găsec în mediu acumulate de la 700 la 800 vagoane pe zi.

Aceste vagoane ocupă 7 până la 8 km. adică aproape totalitatea liniilor, ne mai rămânând aproape nimic pentru manevre, cari abia se pot face, utilizându-se liniile de serviciu ale depositului sau liniile de intrare în stațiune.

Din cauza greutatei de a face manevrele pentru a aduce vagoanele la locul de descărcare, rezultă întârzierile cele mari în descărcarea și pornirea mărfurilor. Ceea ce este mai mult, din cauză că gara București nu are linii pe cari să primească trenurile, Serviciul de exploatare este nevoit în unele epoce de mare trafic să oprească sosirea trenurilor de marfă în gară, făcând ca vagoanele încărcate să aștepte mai multe zile prin alte stațiuni ca să le vie rândul a fi primite în Bu-

curești, unde sosind trebuie să mai aștepte alte câte-va zile până să poată fi manevrate și aduse la locul de descărcare.

Cu această situațiune nu este de mirare că mărfurile ajung mai greu de la frontieră la destinațiune în București, de cât de la Viena d. ex. până la frontieră. Dar nu este numai aceasta prejudicial ce se aduce traficului de mărfuri. Se înțelege de sine că dacă se imobilizează în București câte 400 până la 500 vagoane în timp de mai multe zile, se privează traficul general al țerei de aceste vagoane făcând să se accentueze insuficiența parcului nostru de vagoane, insuficiență care după cum știți este provocată de inegalitatea traficului nostru.

Din cauza insuficienței gărei de nord se aduce dar pagube nu numai comericiului din București dar comericiului țerei întregi. Cei cari expediază mărfuri în București sau primesc mărfuri din București sunt păgubiți din cauza imperfecțiunilor forțate ale serviciului din gara București; cei cari expediază mărfuri în alte părți ale țerei sunt păgubiți din cauză că imobilizarea vagoanelor în București face ca să nu aibă vagoane la timp.

Resultă dar evident din aceasta că refacerea Gărei de Nord este nu numai uă necesitate locală a orașului București, ci de interes general pentru comericiul țerei.

Nu este necesitate a insista mai mult asupra insuficienței instalațiunilor noastre din gara de Nord, care resultă destul de lămurit din ce avui onoare a vè expune mai înainte.

Prima idee a Direcțiunei căilor ferate a fost de a spori instalațiunile actuale pentru a le da întinderea necesară fără uă transformare radicală a gărei. De la început studiilor însă s'a vădut că soluțiunea nu era posibilă, căci dispozițiunea actuală gări este cu totul improprie pentru uă sporire rațională.

Din uă singură privire se poate vedea că gara de călători este sugrumată de pasagiul superior, că spațiul cuprins între clădiri este insuficient pentru adăugare de linii noi, că clădirea de călători construită după tipul garilor intermediare, iar nu al garilor terminale, după cum ar trebui să fie, este improprie pentru serviciul de călători care se concentrează în București din mai multe direcțiuni, se vede că gara de mărfuri este despicată în două de insula formată de serviciul remiselor, că serviciul acestei gări este defectuos din cauza linii Giurgiu care-i barează intrarea, că în fine intrarea trenurilor de mărfuri și de călători pe aceleași linii este uă jenă pentru aceste două traficuri pe cari le face dependente unul de altul.

Sporirea gărei nu se poate dar limita la câte-va adaose. Transformări de principiu se impun și ele au condus la idea modificărei radicale a garilor de călători și mărfuri.

Desvoltarea ce a luat comericiul nostru de câți-va ani, desvoltare care se va spori din ce în ce, ne-a impus ca să ne gândim a face transformarea gărei pe

base largi în conformitate cu creșterea traficului nostru.

Pentru a vă putea face ușor ideea de importanța ce trebuie să aibă gara București vă citez câte-va cifre din statistica amicalui meu Cotescu.

Călători mișcați în gara București au fost în:

1886 . . . . .	293000
1887 . . . . .	331000
1888 . . . . .	350000
1889 . . . . .	358000
1890 . . . . .	448000
1891 . . . . .	570000
1892 . . . . .	692000
1893 . . . . .	831000

Pentru mărfuri numărul de vagoane mișcate anual în București a sporit de la 66000 la 105000.

În spațiul de zile s'a întrit traficul de călători și s'a îndoit aproape traficul de mărfuri.

Vedeți unde vom ajunge până la terminarea Gărei celei noi, și că am avut dreptul să dic că deja am întârziat prea mult cu construirea ei.

În studiul transformării gărei actuale am căutat mai întâiu soluțiunea reconstruirii pe actualul amplasament, cu uă gară la nivel și cu aceeași intrare pentru mărfuri și călători.

În această soluțiune toate lucrările proiectate în găriile București (călători și mărfuri) cu atelierele lași și București ar fi costat 26,500,000. Soluțiunea însă prezintă uă mulțime de inconveniente cari o face neadmisibilă.

Clădirea de călători trebuia apropiată de oraș căci pe amplasamentul actual nu era loc. Lărgimea necesară între cele două aripi fiind de 108<sup>m</sup> lărgimea totală a clădirei trebuie să fie cel puțin 160 metri. Cu asemenea lărgime ar fi trebuit ocupat Bulevardul din dosul gărei.

Am prevădut dar a așeza frontul clădirei celei noi pe strada Cameliei și a Francmasonilor ocupând tot locul actualor ateliere. Am abandonat repede însă această soluțiune. Expropriările ar fi fost scumpe, atât pentru clădirea de călători, cât și pentru lărgirea platformei spre calea Griviței, unde ar fi trebuit expropriate toate proprietățile dintre gară și această stradă.

Clădirea de călători ar fi fost infundată rămânându'i acces pe niște strade secundare;

Pașagiu superior ar fi trebuit conservat, cu toate sugestiunile ce causează trecerea peste densul;

Linia Giurgiului ar fi trebuit deplasată pe după gara de mărfuri deci, lungire și exproprieri multe.

Depositul de mașini pentru călători ar fi încurcat gara de mărfuri dacă ar fi fost pus la stânga sau ar fi sporit expropriările dacă ar fi fost pus la dreapta.

Intrarea comună, adică pe aceeași linie pentru călători și mărfuri ar fi perpetuat inconvenientul ca acești doi cureanți să fie dependenți unul de altul, ar fi prelungit gara care ar fi trebuit să înceapă de la bifurcația

liniilor de călători și mărfuri, și ar fi sporit numărul a-celor, deci ar fi diminuat siguranța de circulație.

În fine această soluțiune ar fi reclamat dărâmarea atelierelelor actuale și a tutulor clădirilor din Gara de călători și ar fi dat loc la sugestiuni numeroase și costisitoare pentru execuțiune din cauza supra-punerei construcțiunii pe liniile în exploatare.

Această soluțiune s'ar fi putut ameliora separând liniile de mărfuri de liniile de călători, înălțând platforma gărei de călători pentru ca liniile de mărfuri spre Fețești să treacă pe sub liniile de călători, și pentru ca linia Giurgiu să poată să și conserve situația sa, lăsând intrarea gărei de mărfuri pe sub densa. S'ar fi putut evita ast-fel trecerea liniilor la nivel cu toate inconvenientele și pericolele sale.

În această soluțiune pașagiu superior de la intrarea Gărei de mărfuri ar fi devenit inferior și s'ar fi putut construi uă linie de mică centură care ar fi traversat stradele pe d'asupra. După un calcul sumar această soluțiune ar fi costat 29.000.000; ea ar fi necesitat dărâmarea atelierelelor actuale și a tutulor clădirilor din gara de Nord; și ar fi îngreuiat peste măsură serviciul de exploatare în timpul construcțiunii care și fără aceasta este destul de anevoios. Clădirea de călători ar fi rămas infundată pe strada Cameliei iar linia Giurgiu deși supraînălțată ar fi făcut incomodă intrarea în Gara de mărfuri.

Din cauza acestor inconveniente, am căutat atunci dacă nu ar fi mai bine să deplasăm cu totul Gara de călători într'uă altă situație.

În această ipotesă am putea utiliza Gara actuală de călători pentru mărfurile supuse vămurei și am conserva atelierele în locul lor utilizându-le încă mult timp pentru reparațiunea mașinelor și construind ateliere noi numai pentru reparația vagoanelor.

Înainte însă de a arăta considerațiunile cari m'au condus a alega situațiunea cea nouă voesc să discut estiuenea dacă este bine să se centralizeze serviciul de călători de pe toate direcțiunile într'uă singură Gară sau dacă este mai bine a se construi Gări separate pentru fiecare direcțiune. Cu alte cuvinte dacă este bine să construim uă Gară centrală, înțelegând precum s'a înțeles și în alte părți s. e. la Francfort pe Mein, prin cuvintul *Centrală* concentrarea serviciilor, iar nu uă pozițiune centrală după cum se confundă obiciniut s. es. de cei ce ne acuză într'un mod mai mult sau mai puțin spirital că construim uă Gară centrală la marginea orașului.

Uă singură ochire pe charta drumurilor noastre de fer ne arată că din traseul liniilor noastre ni se impune uă Gară centrală. În adevăr mai toate liniile dirijate către București sunt concentrate în gara Chitila care este ast-fel centrul circulațiunii noastre. Natural este dar că aceste linii uă dată concentrate la Chitila să nu mai divirgeze spre București ci să de-

buseze în uă Gară centrală. Să ne închipuim însă că am modifica traseul liniilor noastre în apropiere de București, că nu le-am concentra în Gara Chitila, ci că am face la fie-care cap de linie câte uă Gară de călători și mărfuri situată pe periferia orașului și să vedem ce ar câștiga traficul nostru din această cheltuială considerabilă.

Presupunem că toate aceste gări de cap, Gara Constanței, gara Giurgiului, gara Craiovei, gara Brăilei, etc. ar fi legate cu uă linie de centură. Din călătorii cari vin în București în fie-care din aceste Gări vor câștiga numai aceia cari vor fi aproape de Gară, toți cei alți nu vor câștiga nimic.

Asemenea din călătorii cari locuiesc împrejurul unei gări vor câștiga numai cei cari merg în direcția deservită de acea gară, cei alți nu vor câștiga nimic. Cum și într'un cas și în cel alt partea călătorilor avantajați este mai mică de cât a călătorilor neavantajați, rezultă că prin această dispozițiune nu se avantajează de cât numai uă parte a călătorilor locali, se desavantajează însă toți călătorii de transit, cari sosind într'una din gările speciale, trebuie să meargă la stația de plecare cu trăsura sau cu un tren local.

De altă parte pentru uă asemenea dispozițiune se îngreuiază mult serviciul și se dă loc la multe cheltuieli de exploatare.

Trebuie să se înființeze trenuri locale cari să pună în legătură trenurile cari să meargă pe diferitele direcțiuni, trebuie să se lase între sosirea și plecarea trenurilor după două direcțiuni al cărui mers trebuie continuat, intervale mai mari pentru ca să dea timp trenurilor locale să și facă parcursul între gările speciale respective, sau să se sacrifice corespondența trenurilor; materialul rulant ar fi rău utilizat, căci trebuind a avea în fie-care gară câte un stoc suficient pentru trebuințele maxime, suma stocurilor parțiale va fi mai mare de cât stocul total ce trebuie să fie în uă gară centrală, în care vagoanele disponibile după uă direcțiune se pot utiliza pentru formarea trenurilor pe altă direcțiune.

În fine costul total al gărilor parțiale va fi mai mare de cât costul gărei centrale, căci în fie-care gară parțială trebuie să se dea clădirilor și tutulor instalațiunilor uă dezvoltare mai mare de cât partea aferentă lor din gara centrală.

Acest cost de construcțiuni s'ar spori enorm prin modificarea traseului liniilor de racordare cu București și prin construirea liniilor de centură. În resumat deară, cost mare de construcție, cost de exploatare, dificultăți pentru cei mai mulți călători locali și pentru toți călătorii de transit, și jenă pentru corespondența trenurilor după diferite direcțiuni, pentru a se avantaja numai uă parte din călătorii locali.

Ceia-ce am dis pentru călători să aplică și pentru mărfuri.

În soluțiunea unei Gări centrale de mărfuri am propus și proiectat uă mare Gară de triagiu cu instalații

speciale pentru descompunerea și compunerea trenurilor de transit, și a trenurilor cu destinația București, după grupul de linii unde au să se descarce, se asigură prin aceasta promptitudinea expedițiunii trenurilor de transit, se asigură promptitudinea descărcării trenurilor locale.

Gara de triagiu, prin care se face posibilă deservirea unui trafic considerabil prin dispozițiunile proiectate în gara centrală de mărfuri, dispere cu soluția a mai multor gări speciale; compunerea și descompunerea trenurilor locale după liniile de descărcare și a trenurilor de transit după direcția de circulație va deveni mai anevoioasă și va cere timp mai mare; mărfurile locale destinate proprietarilor cari nu locuiesc pe lângă gară vor avea să suporte sau un camionagiu tot așa de mare ca și de la uă gară centrală; sau vor fi expuși la întârzieri mari dacă vor fi predate în gara cea mai apropiată prin linia de centură, cât pentru mărfurile de transit vor fi foarte desavantajate din cauza întârzierii ce vor suferi pe linia de centură.

Se vede după cele ce am avut onoare să vă supun că soluțiunea cu mai multe gări speciale nu este mai avantajoasă comericiului privindul în totalitatea sa, cu toate că este mai costisitoare atât ca construcție cât și ca exploatare.

De aceea am abandonat această soluție și am admis uă gară centrală de călători și uă gară centrală de mărfuri, ceea-ce nu esclude întru nimic construirea unei linii de centură pentru serviciul local al periferiei orașului.

Linia a cărei construire de altminteri face parte din programul general al lucrărilor Gărei centrale și a raodărilor sale.

Pentru gara de călători trebuind să aleg uă altă soluție, am fost condus de traseul liniilor noastre, cari cum am dis convergează mai toate la Chitila, a căuta un loc cât se poate mai apropiat de acest centru, mai accesibil pentru linii, și care să poată fi deservit în același timp de una din arterele principale ale Bucureștilor.

Locul de la Procopoia, care pe uă întindere de 260,000 m. p. nu are nici uă clădire, condițiunile avantajoase cu care putem să l' obținem, accesul comod al clădirii de călători care se va avea loc pe Bulvard 'mi a atras încă de la început atențiunea asupra lui.

Cu toate acestea am studiat și alte situațiuni cari se păreau a conveni pentru construirea gărei de călători.

Am studiat situațiunile de la strada Dorobanților și acela de la capul Bulvardului Pache, cea d'întâiu avea avantajul de a fi mai aproape de Chitila și de a da debeșul drumurilor de fer întru'un quartier bine populat al Bucureștilor. Pe lângă acestea calea Dorobanților cu oare-cari modificări putea să presinte un acces admisibil pentru această gară.

La capul Bulevardului Pake Gara s'ar fi găsit pe uă arteră însemnată de comunicație, și ar fi fost situată în partea de Est a orașului, unde din cauza direcțiilor Est-Vest a vânturilor dominante este natural să se întindă orașul.

În ambele aceste situațiuni terenul de fundațiune este solid și se putea prin urmare să se realizeze oare cari economii de fundațiuni.

Resultatul studiilor ce am făcut a fost defavorabil situațiunilor Dorobanți și Bulevardul Pake. Mai întâiu distanța clădirei ae centrul orașului după cum se vede pe aceste planuri ar fi fost aproximativ aceeași, în toate aceste situațiuni, lungimea liniilor de sosire în Bucuresci însă se sporeau pentru cele mai multe direcțiuni.

Ast-fel luând ca puncte extreme stațiunile Chitila și Pantelimon, lungimile de la gara Bucuresci la aceste stațiuni ar fi fost :

- 1) Gara situată la Procopoia :
  - 10 kilom. la Chitila
  - 18 " la Pantelimon
- 2) Gara situată la strada Dorobanți :
  - 13 kilom. la Chitila
  - 10 " la Pantelimon,
- 3) Gara situată la capul Bulevardului Pache :
  - 18 kilom. la Chitila
  - 7 " la Pantelimon

Din aceste cifre resultă că în aceste două din urmă situațiuni, distanța la Chitila este mai mare de cât de la gara situată la Procopoia; distanța la Pantelimon însă, este mai mică.

Cum însă mai toate liniile noastre se concentrează la Chitila, și cum prin urmare, racordarea cu Chitila are uă importanță principală, putem conchide că din punctul de vedere al distanței de racordare a gărei București cu stațiunile vecine, situația de la Procopoia este preferabilă celorlalte două.

Din punctul de vedere al costului tot situația de pe Bulevard este preferabilă, cu tot sporul de fundațiuni ce va fi necesar a se executa la Procopoia, unde terenul de fundație este mai puțin resistant. După studiile făcute de camaradul nostru d. Balaban resultă că costul lucrărilor care pot varia de la uă situație la alta este de 7,600,000 pe cheu 8,000,000 pe calea Dorobanților 8,400,000 la Bulevardul Pache.

În aceste sume intră costul terasamentelor pentru gara de călători, de marfă, depozite și ateliere și pentru liniile de racordare cuprinse între kilom. 4 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 kilom. 1 al gărei de călători, lucrările de artă și costul fundațiunilor clădirei de călători. Partea de d'asupra fundațiunilor acestei clădiri fiind aceeași de oare-ce în câte trele aceste situațiuni platforma trebuie supra-înălțată și prin urmare clădirea de călători trebuie executată cu două etaje din cauza necesității de a traversa stradele pe d'asupra.

Din cele ce am avut onoare a vă expune resultă că situațiunile de la strada Dorobanților și de la Bulevardul Pake au în raport cu situațiunea de la Procopoia de-savantajele de a costa mai scump și de a lungi liniile de racordare ; pe lângă aceasta mai au și gravul inconvenient că legătura cu Giurgiu nu se poate face de cât prin Mogoșoia și Chitila sau prin uă nouă linie de centură care să unească Gara centrală cu gara Filaret pe la Vitan. Această linie ar fi foarte costisitoare și greu de executat din cauza costului cel mare al expropriilor și din cauza trecerei vlei Dâmbovița. Alte situațiuni de cât aceste două nu am mai studiat. Cred însă că nici nu era necesar căci nu ved de situațiune ar fi indicată în condițiuni mai favorabile de acces, de construcțiune și de racordare cu stațiile vecine de cât cele două situațiuni de la strada Dorobanților și de la capul Bulevardului Pake.

Se impută însă situații de la Procopoia oblicitatea clădirei de călători pe Bulevard și nivelul inferior la care se va găsi această clădire în raport cu restul orașului. Defectul cel d'ântăiu trebuie îndreptat prin dispozițiunea care se va piețe din fața Gărei și a stradelor învecinate, celui d'al doilea defect nu știu ce valoare i s'ar putea atribui, în ori-ce cas 'mi pare că aceste defecte sunt de mică importanță în raport cu inconvenientele însemnate ce am semnalat mai sus pentru situațiunile de la strada Dorobanților și de la Bulevardul Pake.

Cred, dar d-lor, că situația Gărei la Procopoia cu clădirea de călători pe Bulevard este preferabilă din toate punctele de vedere. În această soluțiune evaluarea lucrărilor m'a condus tot la un cost de 29,000,000 ca în soluțiunea reconstruirii gărei supra înălțate pe actuala situațiune a gărei de Nord.

Înainte de a termina voesc să vă mai zic câte-va cuvinte spre a ne apăra de legenda care circulă în public în privința construcțiunei Gărei centrale, care se ia ca construcțiune de lucș, creșându-se că cheltuiala ce se face cu aceasta va fi absorbită mai ales de uă clădire monumentală, uă clădire care să ne facă pe noi constructorii să trecem la nemurire.

Am avut onare a vă arăta ideile cari ne au călăuzit la studiul reconstrucțiunei gărei cari după cum ați vădut au fost inspirate exclusiv de dezvoltarea comer-ciului nostru.

Pentru a concretisa această tendință, vă voui espune aci în procente cum a fost repartisit în evaluările ce am făcut suma de 29,000,000 ce a fost afectată pentru aceste construcțiuni.

Terasamente și căi în gara de mărfuri și depozitele de mașini. . . . .	7.00
Terasamente și căi în gara de călători . . . . .	7.00
Terasamente căi și lucrări de artă pentru racordarea cu stațiunile vecine. . . . .	10.00
De reportat . . . . .	24.00

Report . . .	24.00
Clădiri în gara de mărfuri și depozite : magasi, beciuri, remise, pasaje etc. . . . .	16.30
Clădiri în gara de călători : magasia de mare iuteală, cheuri, remise de locomotive și vagoane, pasaje. . . . .	9.20
Exproprieri . . . . .	5.50
Ateliere în Iași și București . . . . .	22.70
	<u>77.70</u>

Report . . .	77.7
Clădirea de administrație . . . . .	8.6
Clădirea de călători și hala. . . . .	<u>13.7</u>
Total . . .	100.00

Vedeți dară că pentru clădirea de călători am prevăzut 13.7 procente.

Veți conveni d-ilor cu mine, că este cam puțin pentru a trece la nemurire, mai ales avându-se în vedere că am lucrat cam mulți la realizarea transformării Gărei de Nord.