

terală care, multiplicată cu coeficientul de frecare, dă un produs superior presiunii verticale a roței pe șină, această roată poate să se urce pe șină și să deraieze fără altă cauză. Se înțelege, de altminterlea, că această coincidență a descărcării unei roți cu maximum de aderență a budenului cu șina trebuie să se producă numai foarte accidental.

Se vor discuta aceste cestiuni în a doua parte a acestui memoriu.

Stabilitatea unei mașini depinde d'un număr oarecare de elemente al căror rol a fost interpretat în studiul ce precede. Se pot ușor compara diferitele tipuri de locomotive din punctul de vedere al stabilității, și avem mijloacele de a calcula diferitele elemente constitutive ale unei mașini, astfel ca maximum său de stabilitate să corespundă vitesei de mers mijlociu care 'i este hotărâtă.

(Va urma)

DRUMURI DE FER DE INTERES LOCAL

Legea de la 27 Decembre 1893

În urma prorogărei de la 17 Iunie 1887, prin care se stabilesc condițiunile de exploatare și construcțiune a c. f. de interes local, cu aprobarea ambelor camere, decidem următoarele :

Art. 1. Dispozițiunile art. 1 până la X inclusiv din legea de la 17 Iunie 1887 R. G. B. No. 8 prorogate conform art. I din legea de la 28 Decembre 1890 și prin care se stabilesc condițiunile de exploatare și construcțiune a c. f. de interes local se prorogează până la 31 Decembre 1894.

Art. 2. Cu aducerea la îndeplinire a dispozițiunilor din prezenta lege, care va intra în vigoare pe ziua de 1 Ianuarie 1894 sunt însărcinați ministrul de Comerț, de Interne și Ministrul de Finance.

Notă Această lege este publicată în ultima edițiune a «Die österreichischen Eisenbahngesetze» Prorogare ulterioară sau modificare a legii nu ne-am putut-o procura până acum.

BELGIA

Primul act legislativ relativ la Căile Ferate economice a fost promulgat la 8 Iulie 1875, el este intitulat: «Legea asupra tramvaiurilor». După art. 3 al acestei legi, durata concesiunii este fixată la 50 ani maximum.

După art. 5, redevența de plătit eventual de către concesionar, pentru utilizarea căilor publice, este atribuită statului, provinciei sau comunei, după natura căiei pe care tramvaiul e stabilit. Când tramvaiul împrumută căi de diferite naturi, actele de concesiune determină repartizarea redevențelor între stat, provincie și comună.

Guvernul este autorizat a renunța la partea re-

venind fiscului, cu sarcina pentru provincie sau comună de a suporta, în total sau în parte, cheltuielile de întreținere a căilor parcurse.

Provincia poate renunța la partea care 'i revine, cu sarcină pentru comună, de a suporta în total sau în parte cheltuielile de întreținere a căilor provinciale.

Scutirea de plată acordată căilor ferate economice după această lege era limitată la întrebuințarea căilor publice pentru stabilirea acestor căi. Aceste avantagii părând neîndestulătoare pentru stimularea înființării de căi ferate vicinale, guvernul a instituit, în 1880 o comisiune specială, însărcinată a studia mijloacele de a înzestra țara cu drumuri de fer secundare sau vicinale.

Pe baza lucrărilor acestei comisiuni a fost elaborată legea din 28 Mai 1884 care autoriză pe guvern a aproba statutele unei societăți numită : «Societatea națională a drumurilor de fer vicinale» având de scop construirea și exploatarea drumurilor de fer vicinale în regat.

Această lege nu se aplică tramvaiurilor destinate a deservi orașele, care rămăneau sub regimul legii din 9 Iulie 1875.

Concursul Statului, provinciilor și comunelor era determinat :

Acțiunile reprezentând capitalul social al societății nu pot să fie de cât în mânele comunelor provinciilor sau statului.

Concesiunile nu sunt acordate de guvern de cât dacă se justifică subscrierea, de către comunele interesate, a unui număr de acțiuni îndestulător

pentru a asigura construcțiunea și punerea în es ploatare a liniei de concedat.

Totuși, provinciile și statul pot să subscrie în locul comunelor, și în acest cas ei sunt titulari acțiunilor pe care le-au subscris.

Intervențiunea Statului, ca subscritor de acțiuni nu poate întrece jumătatea capitalului nominal a fiecărei linii.

Societatea poate emite obligațiuni cu dobândă fixă, până la concurența anuităților datorite de comune, provincii și Stat.

Guvernul este autorizat a garanta unei o a treia persoane dobânda și amortismentul acestor obligațiuni.

Societatea este scutită de patentă, taxe comunale și provinciale, de timbru și înregistrare.

Primele aplicațiuni ale legi din 28 Mai 1884 au arătat necesitate de a cere participarea particularilor de o dată cu a comunelor, provinciilor și statului, la formarea capitalului de instalare a liniilor vicinale, și de a limita intervențiunea Statului.

Intr'o nouă lege din 24 Iunie 1885 care a modificat și complectat pe precedența, s'a ținut seamă de aceste trebuințe. Monopolul acordat, prin legea abrogată Societății naționale de drumuri de fer vicinale, a fost mult atenuat prin legea nouă, care permite a acorda concesiuni de drumuri de fer vicinale, și altor societăți afară de Societatea națională și particularilor, dacă în termen de un an de la cererea concesiunilor Societate națională n'a făcut o cerere analoagă pentru dânsa și dacă ea n'a executat linia concedată în termenul fixat de guvern.

Ca consecință a art. 2 s'a adaogat o dispoziție transitorie care nu figura în legea abrogată și care autoriză pe guvern a garanta unui al treilea, timp de nouă-șeci ani, dobânda și amortismentul obligațiunilor Societății naționale de drumuri de fer vicinale până la suma de 600,000 lei anual.

Conform dispozițiunilor noiei legi s'au modificat statutele Societății naționale, noile statute acum în vigoare, au fost aprobate la 6 Iulie 1885.

Acestei legi sunt supuse în Belgia drumurile de fer vicinale și tramvaiurile, afară de acele care sunt destinate a servi orașele, care continuă a fi sub regimul legi din 9 Iulie 1875.

Un decret regal din 6 Iulie 1885 determină

condițiile sub care statul garantează serviciul obligațiunilor societății naționale de drumuri de fer vecinale

Legea din 28 Mai 1884

Art. 1. Guvernul este autorizat a aproba statutele unei societăți care se va constitui la Bruxelles sub numirea de *Societatea națională de drumuri de fer vicinale*, și care va avea de scop unic construirea și exploatarea drumurilor de fer vicinale din regat.

Accastă societate va fi considerată ca o societate anonimă.

Statutele vor fi compuse după principiile consacrate prin prezenta lege.

Ele vor fi conforme prescripțiunilor legi din 18 Mai 1873, întru cât nu va fi trebuința de a se abate de la dânsa din cauza naturei speciale a societății

Art. 2. Acțiunile reprezentând capitalul său social sunt nominative, ele nu pot fi de cât ale comunelor, provinciilor și statului.

Art. 3. Acțiunile sunt împărțite într'atâtea serii câte linii concesdate.

Fie-care serie are drept la toate beneficiile liniei la care să rapoartă până la concurența dobânzelor de 5 la sută pe an la capitalul vărsat, ea are drept la sfertul prisosului beneficiilor; restul de trei sferturi va aparține Societății naționale care l va afecta la formarea unui fond de rezervă.

Partea luată înainte de împărțire în profitul acționarilor care vor usa de dreptul de a se libera prin anuități nu va putea depăși totalul anuității de plătit de dânsii.

Societatea națională va face avansuri pentru pierderile ce exploatarea fie cărei linie ar putea ocasiona; ea le va relua din primile beneficii ale esercițiilor ulterioare.

Art. 4. Titluri de delegațiune la purtător, pot să fie liberate pentru patru cincimi a subscripțiunilor de acțiuni și în măsura vărsămintelor făcute asupra acestor subscrieri.

Purtătorii acestor titluri, n'au alt drept de cât a lua direct de la societate partea dividendelor de determinat prin satute. Ei n'au dreptul de a asista la adunări nici de a să amesteca în afacerile sociale.

Art. 5. După 66 ani de la începutul exploatărei unei linii concesdate, acționarii au dreptul de a retrage titlurile de delegațiune care grevează acțiunile lor, cu condiție de a plăti purtătorilor acestor titluri capitalul nominal ce'l reprezintă.

Art. 6. Societatea este administrată de un director general și un consiliu compus dintr'un president și patru administratori.

Există pe lângă aceasta un consiliu de supraveghere compus din șase membri.

Art. 7. Directorul general și presidentul consiliului de administrație sunt numiți de rege.

Cei-l'alți administratori sunt desemnați prin actul constitutiv al societății, pentru prima oară. Guvernul nu-

mește în jumătatea locurilor vacante; ear adunarea generală a acționarilor în cea-l-altă jumătate.

Atribuțiunile, onorariile și durata funcțiunilor directorului general și a membrilor consiliului de administrație sunt regulate prin statute.

Art. 8. Comitetul de supraveghere este ales de adunarea generală a acționarilor pe un termen fixat de statute; membrii săi nu primesc nici o remunerație.

Art. 9. Adunarea generală a acționarilor să compune din delegații titularilor acțiunilor, la care să adăoga membrii consiliului de administrație și a comitetului de supraveghere, precum și Directorul general; primii au singuri vot deliberativ.

Art. 10. Societatea nu poate fi dizolvată de cât în virtutea unei legi, care va regula modul și condițiunile lichidării sale.

Art. 11. Societatea națională va putea părăsi exploatarea unei linii vicinale în casurile și condițiile următoare :

1. Dacă, timp de doi ani consecutivi, venitul brut al acestei linii a fost neindestulător pentru a acoperi cheltuielile exploatărei sale ;

2. Dacă, timp de cinci ani consecutivi, venitul net al unei linii a fost neindestulător pentru a acoperi 50 la sută din dobândile capitalului de prima instalare.

Propunerile tinzând la încetarea exploatărei unei linii vor putea fi făcute, în primul cas, fie prin consiliul de administrație al Societății naționale, fie prin unul din acționarii grupului interesat direct, și, în al doilea cas prin unul din acționarii numitului grup.

Aceste propuneri vor fi supuse acționarilor societății naționale, convocate în adunarea generală extraordinară.

Dacă părăsirea exploatărei de către societatea națională este hotărâtă, linia va fi remisă grupului de acționari direct interesați, dacă o pretind, pentru a continua exploatarea în vederea intereselor lor.

Dacă această cerere nu este făcută, să procede la lichidarea averii sociale.

Partea de activ revenind subscriitorilor de acțiuni libere le va fi remisă : cea revenind subscriitorilor de anuități va fi reținută de Societate pentru a fi aplicată la rambursarea parțială a obligațiunilor emise, angagiările subscriitorilor vor fi reduse după concurență.

În nici un cas Societatea națională nu va fi admisă a retrage sumele ce va fi avansat pentru a ajuta cheltuielile de exploatare.

Art. 12. Guvernul are dreptul de a controla toate operațiunile societății și, pentru aceasta, de a-i cere toate statele și sciințele. El poate să se opună la executarea or-cărei măsuri care, după dânsul, ar fi contrară, fie legii fie statutelor, fie intereselor statului.

Art. 13. Statutele nu pot să fie modificate de cât cu consimțământul guvernului.

Art. 14. Drumurile de fer vicinale sunt concesionate societății naționale de către guvern.

Nici o concesiune nu este acordată fără ca consiliile

comunale și deputațiunile permanente ale consiliilor provinciale să nu fi fost ascultate.

Or ce concesiune va fi precedată de o anchetă asupra utilității întreprinderii, traseul căii și taxele de transport.

Art. 15. Concesiile să fac pe durata societății.

Art. 16. Tarifele sunt regulate de consiliul de administrație, sub aprobarea guvernului; totuși, guvernul are dreptul de a cere urcarea sau de a interzice scăderea.

Art. 17. Nici o concesiune de drum de fer vicinal nu poate fi acordată altor societăți sau particularilor fără o anume lege.

Această dispoziție nu să aplică tramvaiurilor destinate a deservi orașele; acestea rămân sub regimul legii din 9 Iulie 1875.

Dacă societatea execută una din liniile pentru care au fost cerute concesiuni în regulă, cu planuri de execuție anexate, înainte de depunerea acestei legi, petiționarii concesiunei vor primi, ca cheltueli de studii o indemnitate a cărei valoare și condițiuni vor fi fixate prin decret regal.

Art. 18. Concesiunile nu vor fi acordate de guvern, de cât dacă se va proba, că s'a subscris de comunele interesate un număr de acțiuni indestulător, pentru a asigura construirea și punerea în exploatare a liniei de concedat.

Totuși provinciile și statul pot subscris în locul comunelor, și în acest cas, ele sunt titularele acțiunilor subscrise.

Intervențiunea statului, ca subscriitor de acțiuni, nu poate întrece jumătatea capitalului nominal a fie-cărei linii, afară numai dacă o lege n'a dispus ast-fel.

Art. 19. Comunele, provinciile și statul pot să se libereze de subscrierile lor prin anuități.

Art. 20. Societatea poate emite obligațiuni cu dobândă fixă până la concurența anuităților datorite de comune, provincii și stat.

Guvernul este autorizat a garanta către ai treilea în condițiunile determinate de dânsul, dobânda și amortismentul acestor obligațiuni.

Angagiamentele statului, ca garant al obligațiunilor, nu pot întrece sumele fixate de lege.

Art. 21. Societatea nu poate fi supusă la nici o dare de comune sau provincii pentru concesiunile obținute ; ea este scutită de dreptul de patentă, ea este scutită de ori-ce taxă comunală sau provincială, fără prejudiciul aplicării legii din 19 Martie 1886 asupra drumurilor vicinale.

Art. 22. Actul constitutiv al societății, copiile sau extractele acestui act, registrele acționarilor sau altele, titlurile de delegațiune a acțiunilor, precum și obligațiunile emise de societate, sunt scutite de timbru.

Actele sunt înregistrate gratis.

Art. 23. Guvernul regulează poliția drumurilor de fer vicinale concesionate societății naționale. El va putea supune la jurământ pe agenții concesionarilor, și a-le atribui funcțiunile și competența agenților poliției judiciare, după regulile coprinse la titlul II din legea de la 15 Aprilie 1843 asupra poliției drumurilor de fer.

El este autorizat a impune Societății, în interesul serviciilor publice generale, provinciale și comunale obligațiunile și transporturile gratuite sau cu preț redus ce le va crede necesare.

Societatea se va conforma legii din 22 Mai 1878 asupra întrebuintărei limbei flamande în materie administrativă.

Art. 24. Or-ce concesiune poate să fie rescumpărată de stat în condițiunile ce se vor fixa în actul de concesiune.

Art. 25. În fie-care an, Ministrul de Finance depune pe biurul camerei un raport al directorului general făcând să cunoască situația afacerilor societății; el adaogă situația concesiunilor acordate și ultimul bilan.

Art. 26. Un credit special de 2 milioane lei este pus la dispoziția guvernului, pentru ai permite de a interveni, prin luare de acțiuni, la formarea capitalului de construire și exploatare a liniilor care vor fi concesionate.

Acest credit se va realiza prin emiterea de titluri de ale datoriei publice. Său provizoriu cu bonuri de tezaur a căror scadența nu va trece de cinci ani.

Art. 27. Guvernul este autorizat a avansa sumele necesare pentru a acoperi cheltuelile de primă instalare a societății naționale. Un credit special de 300.000 lei, de luat din resursele obișnuite ale tezaurului, este alocat în acest scop Ministerului de Finance.

Legea din 24 Iunie 1885 asupra drumurilor de fer vicinale, revizuită și amendată

Art. 1. Guvernul este autorizat a aproba statutele unei societăți constituite la Bruxelles sub denumirea de Societate națională de drumuri de fer vicinale, precum sunt anexate la prezenta lege.

Art. 2. Drumurile de fer sunt concesionate prin decret regal.

Ele sunt concesionate societății naționale de drumuri de fer vicinale. Totuși, ele pot să fie concesionate și altor societăți sau particularilor, dacă în termen de un an de la cererea lor în concesiune. Societatea națională, n'a făcut o asemenea cerere pentru dânsa și dacă n'a executat linia concesionată în termenul fixat de guvern.

Art. 3. Nici o concesiune nu este acordată fără să se fi consultat consiliile comunale și deputațiunile permanente ale consiliilor provinciale.

Or ce concesiune este precedată de o anchetă asupra utilității întreprinderii, traseul, cât și tarifele.

Art. 4. Concesiunile nu sunt acordate societății naționale de cât în cazul când să justifica subscrierea unui număr indetulător de acțiuni pentru a asigura construirea și eventual punerea în exploatare a liniei concesionate.

Art. 5. Concesiunile sunt acordate societății naționale pe durata societății, celorlalte societăți și particularilor,

pe un termen de fixat prin decretul concesiune, fără însă a putea fi mai mare de opt-zeci ani.

Art. 6. Tarifele sunt regulate de societatea națională, sub aprobarea Guvernului; totuși, Guvernul are dreptul de a cere urcarea sau de a interzice scoborirea.

Art. 7. Guvernul are dreptul de a controla toate operațiunile societății și pentru aceasta, a cere de la ea toate situațiile și lămuririle. El să poate opune la executarea or cărei măsuri care, după dânsul, ar fi contrară fie legii, fie statutelor, fie intereselor statului.

Art. 8. Guvernul regulează poliția drumurilor de fer vicinale. El poate supune jurământului pe agenții concesionarilor, și ale conferi funcțiunile și competența agenților poliției judiciare, după regulile coprinse la titlul II din legea de la 15 April 1843, asupra poliției drumurilor de fer. El este autorizat a impune concesionarilor, în interesul serviciilor publice, generale, provinciale și comunale, obligațiunile și transporturile gratuite sau cu prețuri reduse ce le va crede utile.

Societatea națională se va conforma legii din 22 Mai 1878 asupra întrebuintărei limbei flamande în materie administrativă.

Art. 9. Intervențiunea statului, ca subscriitor de acțiune a societății naționale, nu poate întrece jumătatea capitalului nominal a fie-cărei linii, afară numai dacă o lege n'a dispus alt-fel.

Art. 10. Guvernul este autorizat a garanta către ai treilea, în condițiunile ce le va determina, dobânda și amortismmentul obligațiunilor emise de societatea națională reprezentând anuitățile datorite de comune, provincii și stat.

Angagiamentele statului, ca garant al obligațiunilor, nu pot intra sumele fixate de lege.

Art. 11. Societatea nu poate să fie supusă de provincii sau de comune la nici o dare pentru concesiunile obținute, ea este scutită de patentă.

Ea este scutită de or ce imposit, taxă sau dare în folosul provinciilor și comunelor, în cea ce privesce imobilele sau obiectele afectate direct construirii sau exploatarei drumurilor de fer vicinale.

Art. 12. Sunt scutite de timbru :

Actul constitutiv al societății, copiile sau extractele acestui act, registrele acționarilor și altele, acțiunile la purtător, certificatele de acțiuni, titlurile de anuități subscrise de comune și provincii și actele care le ipoteciiază în folosul statului, precum și obligațiunile emise de societate și afișele de serviciu. Actele sunt înregistrate gratis.

Art. 13. Or-ce concesiune poate să fie rescumpărată de stat în condițiunile fixate prin actul de concesiune.

Art. 14. În fie-care an, Ministrul Agriculturii, Industriei, și Lucrărilor Publice depune pe biurul camerei un raport al consiliului de administrație făcând cunoscută situația afacerilor societății; să mai adogă situația concesiunilor acordate și ultimul bilan.

Art. 15. Dacă societatea execută o linie pentru care

o concesiune a fost regulat cerută, cu planuri de execuție anexate, înainte de 12 Mai 1882, petiționarii de concesiune, vor primi ca cheltuieli de studii, o indemnitate a cărei valoare și condițiuni se vor fixa prin decret regal.

Art. 16. Prezenta lege nu să aplica la tramvaiurile destinate a deservi orașele, aceste rămân sub regimul legii din 9 Iulie 1875.

Art. 17. Dispoziție transitorie. Guvernul este autorizat a garanta către ai treilea, timp de 90 ani, dobânda și amortismentul obligațiunilor societății naționale de drumuri de fer vicinale, până la concurența sumei de 600.000 lei anual, pe care fusese autorizat a o garanta prin legea bugetului datoriei publice pentru exercițiul 1885.

Art. 18. Prezenta lege înlocuesce legea în 28 Mai 1884.

(Va urma).

CAILE FERATE ROMANE

PUBLICAȚIUNE

Se dă în întreprindere construcția de casarme pentru locuința personalului în stațiile Salcia, Balaci, Beoca, Miroși și Troian, după linia Costești-T.-Măgurele.

Amatorii profesioniști vor adresa ofertele lor sigilate către Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, Serviciul P, cu adăogire pe plic: Oferta pentru construcții de casarme pe linia Costești-T.-Măgurele, licitația din 4 Maiu 1897 stil nou.

Ofertele se vor primi la Direcțiunea Generală, Serviciul P, până la ziua de 4 Maiu 1897, stil nou, orele 3 p m., când se vor deschide.

Supraoferte nu se admit.

Se va depune prealabil o cauciune de 2400 la casa centrală a Direcției Generale la București, depunerea cauciunei în numerariu la licitație, nu se admite. Ofertele vor fi prin urmare însoțite de recepisele casei centrale a Căilor Ferate Române.

Pentru condiții și lămuriri a se adresa la serviciul central de întreținere al Căilor Ferate Române, calea Victoriei, No. 124, în București.