

„Nici un interes personal afară numai de cel „privitor la binele public și la propășirea capitalei „noastre care cheltuește pentru un ecleragiu defec- „tuos de trei ori mai mult de cât ar trebui (800000 „fr. pe an) și nu mai are ast-fel posibilitatea de a „putea cheltui noi sume pentru alte servicii ale „capitalei ca pavagii, apă, lucrări de igienă și de „îmfrumusețare, etc.“

Suntem de părere să se constrângă compania de gaz de a îndeplini condițiunile contractului în privința calității și furnisării luminei: Să se întindă și pentru particulari luminatul electric în regie după cum se face astăzi pentru strade, producându-se cu modul acesta, prin furnisare de curent electric o concurență profitabilă publicului: Să nu se mai amâne ci să se reia cu încredere procesele dintre primărie și compania de gaz pentru a stabili drepturile comunei.

Să nu se facă vre-o convențiune oare-care cu vre-o companie de luminat, convențiune care să expire după 1908; căci la acea epocă expiră și contractul oneros al companiei de gaz, căreia primăria plătește $1\frac{1}{2}$ milion pe an pentru 4000 de becuri cari s'ar putea avea în realitate cu 10000 fr. numai pe an. — La 1908 expirând deci contractul cu uzina de gaz și primăria devenind proprietara peste cele 8—9 milioane (cifra ce nu se știe de oare-ce primăria nu are nici un inventar de lucrările efectuate) investite în uzina de la Filaret în canalisări și accesorii. ar fi de cel mai mare profit pentru primărie să nu se găsească legată cu vre-o companie la acea epocă, ci să fie liberă de a uza cum va fi mai avantajos de exploatarea luminatului public în regie, iar nu pe base de monopol.

București, Decembre 1896.

IMBUNĂTĂȚIREA PORTILOR DE FER ȘI A CELOR-LALTE CATARACTE DE PE DUNĂREA-DE-JOS

(Urmare)

Privire generală asupra lucrărilor de regu- larizare

Toate preparațiunile pentru executarea lucrărilor fiind terminate, direcțiunea regală tehnică precum și antreprisa lucrărilor se ocupară cu o mare activitate de execuțiunea necesară pentru începe-rea lucrărilor și de execuțiunea lucrărilor pregătitoare.

Alegerea convenabilă a mașinelor necesare pentru spargeri de stânci sub apă cerea o mai mare îngrijire și băgare de seamă. Nu se mai făcuse nicăieri o asemenea lucrare în împrejurări așa de grele și pe o treaptă așa de mare. Antreprisa studiă deci în fond această chestiune, cea mai importantă, fără îndoială, și hotărî să comande trei mașini cu trepan, 2 găuritoare americane percutoare și una franceză, sistemul Fontan-Tedesco, 1 dragă mare cu găleți, 2 drage americane cu linguri și o dragă cu ghiare sistem Priestmann.

Trepenele și găuritoarele erau montate pe vase. Măsurarea exactă a fundului stîncos, pe care trebuia să-l facă să sară sub apă, cerea un aparat special. În acest scop s'a construit un vas de sondagiu asemenea cu acela care era întrebuințat la Rin. Acest vas are niște bare de fer cari se vîră

în apă cu mîna, și cu cari se măsoară adîncimea apei metru cu metru, adică starea fundului stîncos. Însă iuteala torențială a apei Dunărei făcu imposibilă măsurarea exactă a adîncimei cu mîna, de aceea a trebuit să se construiască un aparat care cobora barele de fer cu ajutorul unei mașini și le asigura o poziție perfect verticală, ceea ce reuși de minune.

Pe cînd se continua studiile asupra mijloacelor de întrebuințat pentru executarea lucrărilor de debleare sub apă, lucrările de derasament a vîrfului de Greben, precum și lucrările construcțiunei celor două diguri ale canalului Porților-de-fer începuseră cu o mare activitate, însă din cauza greutateilor acestor lucrări, în anul 1890 nu s'a făcut de cît 8978^m de anrocamente la Porțile-de-fer și la Greben, și 2581^m de surpare în digurile canalului Porților-de-fer. În anul 1891, din cauza modificărilor ce a trebuit să se aducă mașinelor, nu sa desagregat de cît 2900^m de stîncă. Resultatul modificărilor făcute la mașini, fu însă ast-fel că, cele 3 trepane și cele două găuritoare americane putură să lucreze regulat în primă-vara anului 1892.

Pe cînd urmau experiențele cu mașinele destinate la debleare sub apă, lucrarea digei de la Gre-

ben și a celor de la Porțile-de-fer se urma cu activitate încă din 1891. Așa că, deși lucrarea începuse cam târziu, tot se ridică în acest an 12500 m³. În același an se întrebuintă în digă de la Greben, și în cele de la Porțile-de-fer 17700 m³ de piatră, și în cele din urmă, încă 67000 m³ în materialuri diferite.

Mai cu seamă la Porțile-de-fer înainta lucrarea care fu vizitată la 25 Octombrie 1891 de asociațiunea inginerilor români.

În același timp, direcțiunea tehnică continuă a complecta ridicările amănunțite și a studia condițiunile locale ale albiei și ale scurgerii apelor. În urma acestor studii direcțiunea tehnică prezintă un proiect foarte important după care să se dea canalului Porților-de-fer un metru mai mult de adâncime de cât în planurile originale, pentru ca vapoarele Dunărei de jos de 2000 la 2200 tone și având un tirant d'eau de 2m.50 să poată merge — cel puțin până la Orșova — în timpul etiagiului. Această afacere a adâncirii canalului Porților-de-fer, fu regulată chiar în anul 1893, și în acest scop se votă suma de 1500000 florini. Un contract complementar fu încheiat, pentru executarea acestei lucrări, cu antrepriză care se obligă a termina această lucrare suplimentară la finele anului 1895.

Lucrările de regularizare progresau mereu. Deși deblearea sub apă nu mergea cu iuțeala prevăzută în devis, totuși desagregarea stâncelor înainta cu succes. Odată cu perfecționarea mașinilor, se perfecționară și lucrătorii, așa că, pe când în 1892 de la 1 Aprilie până la finele lui Iunie, cele 2 găuri-toare și cele 3 trepane au dat o medie de lucru de 108 m³ 4 pe zi; această medie se ridică de la 1 August la finele lui Septembrie (de la 20 August lucrând 3 găuri-toare, iar de la 1 Septembrie 4) până la 147 m³ 2 pe zi și, deși un vas găuritor nu mai putu lucra de la 12 Oct. din cauza unei explozii, (la 7 Oct. se pusese în lucru un al cincilea vas găuritor), media pe zi din 1892 se ridicase la 157 m³ 33 și toată deblearea în cursul anului în cataractele de la Juez și Kazla-Dojke atinse 37759 m³, din cari numai 7800 m³ fuseseră dragați. Adâncimea canalului Porților-de-fer dădu rezultate și mai mari. Din albie s'au scos pe uscat 100823 m³, în digurile canalului Porților-de-fer și în acelea de la Greben s'a întrebuintat 252458 m³, și în digurile de la Porțile-de-fer numai încă 115333 m³, și

afară de aceasta s'a terminat o suprafață de 7018 m², de anrocamente și s'a acoperit cu piatră 1560 m².

Iarna anului 1892/93 fu întrebuintată la ruperea, perfecționarea și sporirea mașinilor. Așa că în primăvara anului 1893 lucrările începură din nou cu o activitate și mai mare întrebuintându-se 3 trepane, 3 vase găuri-toare 1 dragă mare cu găleți, 1 excavator Priestmann și, către finele anului o nouă dragă cu găleți, iar rezultatele fură mult mai satisfăcătoare în acest an. Într'adevăr cele 3 trepane și cele 5 vase găuri-toare dădură în 1892 un lucru mediu de 289 m³, pe zi, această medie se ridică în 1893 la 456 m³, pe zi.

În acest an s'a obținut și în debleare un foarte frumos rezultat, anume: 8500 m³, de stâncă compactă, din cari s'a dragat 59757 m³, de stâncă desagregată, ceea ce corespunde la 23900 m³, de stâncă compactă. Afară de aceasta, pentru a adânci canalul Porților-de-fer s'a scos 20500 m³, de stâncă, s'a vărsat în diguri 93500 m³, de anrocamente și 9173 m³, de materii diferite și terminat o suprafață de 27000 m², de căptușire cu anrocamente și 28000 m², de căptușire cu piatră.

Lucrările înaintară repede și în 1894, deși cu un rezultat proporțional mai mic, din cauză că se tot iveau dificultăți noi și obstacole neprevăzute. În cataractele superioare, deblearea sub apă începută în șinalurile ce trebuiau săpate, deși dădu un rezultat mai puțin satisfăcător, totuși atinse țifra destul de considerabilă de 60630 m³. Dragagiul stâncelor desagregate însă dădu un rezultat mult mai satisfăcător, în 1894 și atinse țifra de 52928 m³, de stâncă compactă, ceea ce dă de două ori și jumătate mai mult de materii desagregate. Adâncirea canalului Porților-de-fer era aproape terminată, extrăgându-se în acel an aproape 30000 m³, de stâncă, așa că numai rămăsese de cât secțiunea inferioară în avalul digurilor, și locurile destinate pentru gura canalului. În digurile de la Greben și de la Porțile-de-fer s'a vărsat 81555 m³, de piatră, și 9173 m³, de materii diferite, la Greben s'a făcut 27147 m², de anrocamente și la Porțile-de-fer 28081 m², de căptușire cu piatră.

În acest interval direcțiunea tehnică studie secțiunea cataractelor Dunărei-de-jos, starea albiei și condițiunile de navigațiune și de scurgere a apelor. Acest studiu a dat naștere la oare-cari modificări și adaose ce trebuiau introduse în planurile originale

de regularizare. Aceste modificări și adause ridică suma totală a cheltuielilor, pentru lucrările proiectate, de la 9000000 la 18500000 de fiorini. Mai întâi găsiră cu cale să schimbe direcțiunea șenalelor proiectate, să treacă printre cataracte, apropiindu-le de calea navigabilă naturală, satisfăcând ast-fel mai bine la cerințele unei navigațiuni neîntrerupte. Așa la cataracta de la Stenka în loc de șenalul în linie dreaptă, proiectat în apropiere de țărmul maghiar, păru mai practic de a săpa un șenal către mijlocul fluviului cu curbura corespunzând direcțiunei curentului, așa că în loc de 7408m³. de debleu înscrși în devis, trebui 18029m³. Pentru acelaș motiv, trebui să modifice și șenalul de la cataracta Kozla-Dojke, proiectat în linie dreaptă și să-l prelungească printr'o curbă convenabilă, ceia ce urcă debleurile la 85746m³. în loc de cei 65776m³. proiectați. La cataractele Izlaz-Tachtalia nu se introduse nici o modificare esențială, se recunosc numai că șenalul proiectat cerea numai 32267m³. de debleu în loc de 46736m³ înscrși în devizul original.

Mai multe modificări fură necesare și la Greben și anume să se întărească mai mult digurile și să li se coboare înălțimea. Trebui să prelungească printr'o curbă în susul apei, șenalul proiectat în linie dreaptă prin cataracta de la Juez, și să modifice puțin plafonul șenalului conform cu noul nivel de etiagi, ceia ce reduse debleul la 29,964m³. în loc de 31,733m³. proiectați. Digul de îngustare suferi asemenea o modificare; punctul său de legătură superior fu fixat d'asupra gurei riului Porecska. în loc de desupt cum fusese proiectat.

Modificațiunea cea mai esențială fu cea de la canalul Porților de fer, în urma căruia se săpă la 3 metri de adâncime sub 0 de la etiagiul scării din Orșova în loc la 2 metri după cum se proiectase la început. Atunci ca să stabilească o cale navigabilă răspunzând la această adâncime în secțiunea Porților-de-fer—Orșova, trebui a debleia în albia fluviului un șenal de 60m. lărgime și 3 metri adâncime sub 0 ast-fel ca vapoarele de mare adâncime după ce au trecut canalul Porților-de-fer, să poată veni până la Orșova ca să opereze transbordarea necesară.

Această adâncire a canalului ceru un debleu de 143,000m³. pe când șenalul între canalul Porților-de-fer și Orșova nu cerea de cât 93,119m³.

S'a mai recunoscut că era necesar de a săpa, în secțiunea de la Greben, în amont de comuna Svinicza un șenal de 60 m. lărgime la plafon și de 2 m. adâncime sub 0: cea ce dădu vr'o 13,236m³. de făcut să sară și de extras, apoi s'a mai proiectat să se lărgască partea superioară a șenalului săpat în cataracta de Juiz, făcând să sară vr'o 10,000m³. de stincă. Execuțiunea acestor lucrări însă a rămas în suspens.

De asemenea a mai fost necesar de a săpa un șenal de o lărgime convenabilă și de 3 m. adâncime sub 0, în jos de Porțile-de-fer în albia stincoasă ce se afla aproape de Poarta-de-fer cea mai mică cea ce cerea o debleare de 16,294 m³.

În 1895 lucrările au fost din nou cam întârziate din cauza diferitelor obstacole.

Cu toate acestea rezultatul a fost destul de satisfăcător.

Deblearea sub apă la adânc rămase într'adevăr puțin cam îndărât (33,559m³.) dragagiul însă înaintă destul, de oare ce s'a extras 68,334m³. de stincă compactă, valorind 190,000 m³. de stincă dezagregată. În canalul Porților-de-fer se termină cu totul deblearea părții vecine de barragiu, extrăgându-se 17,000m³. În digele de la Porțile-de-fer și Greben (în mică parte și la Juez) s'a vărsat 66,589 m³. de piatră și la Porțile-de-fer 13,363m³. de materii diferite; pe digurile de la Greben se făcu o căptușire de 23,985m³. de suprafață cu anrocamente și la Porțile-de-fer o căptușire cu piatră având 30 m. coadă și 5279 m³. și alta cu 45 cm. coadă de 18,105 m³. și 1653 m. de bariere de lemn: s'a mai construit în diga din dreapta podul de fer destinat a lăsa să treacă apele din acel loc. Adâncirea canalului Porților-de-fer fiind terminată de desubtul baragei, se începu dărimarea acestei barage provizorie din care se scoase, în 1895, 8396 m³. Tot în 1895 se termină și șenalul de la cataracta Stenka care, la 18 Oct., fu declarat deschis circulațiunei generale.

Deși după contractul original și cel complimentar lucrările ar fi trebuit să fie terminate la finele anului 1895, totuși din cauza dificultăților și obstacolelor întâmpinate, terminarea complectă a tuturor lucrărilor de regularizare nu se poate spera înainte de anul 1898.

(Va urma)