

LIPSA DE VAGOANE ⁽¹⁾

Lipsa de vagoane, atât pentru călători, dar mai cu seamă pentru mărfuri, în unele epoci ale anului și anume, în lunile Iulie, August pentru călători, în lunile August, Septembrie, Octombrie și Noiembrie pentru mărfuri, devine foarte simțitoare și provoacă numeroase reclamațiuni.

Lipsa vagoanelor de mărfuri închise e datorită, în prima linie, transporturilor de cereale care începând pe la finele lui Iulie, alte dați pe la mijlocul lui August, și une-orî, cum a fost anul curent, de abia pe la începutul lui Septembrie, trebuiesc în tot cazul terminate până la finele lui Noiembrie. În asemenea condițiuni este de înțeles că cu cât transporturile încep mai târziu și producțiunea e mai abundentă, cu atât aglomerațiunile prin gări devin mai importante, lipsurile mai strigătoare și reclamațiunile mai numeroase.

Lipsa vagoanelor de mărfuri deschise a fost provocată în cei din urmă 3 ani, mai cu deosebire de transporturile de sfeclă care încep de la finele Septembrie și trebuiesc terminate pe la mijlocul lui Noiembrie.

Aceste transporturi coincid ast-fel cu epoca în care se fac aprovizionările însemnate de lemne de foc, cărbuni, în parte vinuri ș. c. l. și iaă o desvoltare cu totul ne-așteptată 630 vagoane în 1894, 2220 în 1895, 4113 în 1896, 7053 în 1897 și peste 12000 în anul curent 1898.

Creditele ce s'au acordat succesiv, în anii din urmă pentru sporirea parcului de vagoane și mașini nu au fost nici-o-dată suficiente pentru aco-

perirea lipsurilor ce se manifestă în perioada traficului activ, și aceasta din cauză că situația financiară nu a permis a se acorda îndată și atât cât s'a cerut; apoi deschiderea liniilor noi ce se construiesc absoarbe o bună parte din materialul comandat.

Ca soluțiune a accelărării transporturilor în această perioadă s'a emis părerea închirierii vagoanelor, soluțiune, ce apare naturală, dar care de fapt nu conduce la un rezultat satisfăcător. — Câte-va explicațiuni nu sunt de prisos pentru a face mai înțeleasă această chestiune.

Parcul de vagoane și de mașini de care dispune Administrația Căilor Ferate este suficient pentru trebuințele normale de trafic, iar pentru o parte din an, și în special în lunile Decembrie, Ianuarie, Februarie și Martie, stocuri însemnate din diferitele serii rămân neutilizate.

În total mijlocia utilizării anuale e de 7 zile pentru fie-care vagon, adică fie-care vagon se încarcă de 4 ori pe lună. Când însă vine epoca de trafic mijlociū, utilizarea devine mai bună; ea se urcă de la 5 la 6 încărcări pe lună; iar în perioada de mare trafic se iaă dispozițiuni de a se forma două stocuri deosebite de vagoane, adică un stoc necesar mărfurilor diverse și un altul afectat special transporturilor de cereale.

Din totalul de 4.400 vagoane închise de care se dispune, stocul format pentru transporturile de cereale e de 2.800 vagoane. Se organizează cu acest număr anumite trenuri directe și se ajunge

(1) Extras din Proiect de Buget pentru veniturile și cheltuelile C. F. R.

la o utilizare de 4 zile pentru vagoanele stocului de cereale; adică din cele 2.800 vagoane se poate pune la dispoziția încărcătorilor de cereale până la 700 vagoane pe fie-care zi, în afară de peste 300 vagoane deschise.

Se înțelege că, pentru a se ajunge la acest rezultat se sporește lucrul mașinelor, fie prin parcurse mai prelungite cu acelaș mecanic, fie prin schimbare de personal pentru distanțele mai mari.

Cât timp depunerile zilnice prin gări nu sunt superioare, transporturile nu sufăr întârzieri; de îndată ce depunerile zilnice cresc, ele se acumulează zi după zi, și dacă prețurile se urcă, fie-care cată să ajungă cel d'întâiu pe piețile de desfacere, transporturile la gări devin mai repede și mai importante, și ast-fel se formează acele însemnate depuneri care, în unele epoce, cum a fost August și Septembrie 1896, au atins cifra de 8500 vagoane.

Câte odată, chiar o recoltă mijlocie poate cauza lipsuri însemnate de vagoane dacă în loc ca transporturile să se facă în timp de 4 luni, ele se reduc numai la 2 luni, cum s'a întâmplat de de exemplu în anul trecut 1897, când, de și cu o recoltă mult mai slabă ca în anul curent, totuși, în unele zile din Octombrie, depunerile prin gări au fost mai mari ca în perioada corespunzătoare anului curent. Din contră, în anul 1893, aproape tot așa de abundent în transporturi de cereale ca și în anul 1896, din cauză că în mod cu totul excepțional, transacțiunile și transporturile de cereale au fost repartizate pe o epocă mai îndelungată, lipsa de vagoane a fost cu mult mai însemnată de cât în anii cu recoltă mediocră. Dar chiar în o perioadă de trafic al aceluiaș an se ivesc împrejurări, care micșorează sau mărește coeficientul de utilizare a parcului de material rulant.

În adevăr, dacă regiunile apropiate de porturi au producțiune abundentă, distanțele mijlocii de transport se micșorează, utilizarea vagoanelor și mașinelor devine mai bună, adică mai repede, și disponibilul zilnic crește; dacă din contră, cum a fost cazul în anul curent, județele din jurul porturilor Brăila și Galați au o producțiune mediocră, iar cele din nordul Moldovei se prezintă cu o producțiune mare, distanța mijlocie de transport crește și disponibilul zilnic ce se poate pune la dispoziția încărcătorilor descrește.

Din aceste considerente se vede că un parc de

vagoane deservit de numărul corespunzător de mașini (în situațiunea traficului nostru o mașină corespunde la 23 vagoane) poate da un disponibil zilnic mai mare sau mai mic, după cum distanțele mijlocii de transport sunt mai mici sau mai mari; iar lipsa de vagoane e cu atât mai însemnată cu cât recolta e mai abundentă, timpul efectuării transporturilor mai scurt și disponibilul zilnic mai redus. În special, în cursul lunii Noiembrie, disponibilul vagoanelor ce se pot pune la dispoziția încărcătorilor de cereale se mai reduce încă din 2 alte cauze, din care una permanentă, cea-l'altă întâmplătoare.

În adevăr, în cursul acestei luni, din cauza apropierei închiderii navigațiunii, toate orașele și chiar centrele de mică importanță și fac aprovizionările de iarnă și numărul vagoanelor întrebuințate pentru transportul mărfurilor diverse se sporește în mod considerabil, în detrimentul stocului format pentru transporturile de cereale. Astfel, pe când în lunile August și Septembrie se pot face transporturi de câte 30000 vagoane și în Octombrie încă 28000 vagoane, în cursul lunii Noiembrie transporturile de cereale se reduc în mod simțitor și anume: 15000 în 1893; 14000 în 1894; 15000 în 1895; 20000 în 1896; 19000 în 1897.

În afară de această cauză permanentă, se mai ivește une-ori și o altă cauză care contribuie la diminuarea stocului de vagoane pentru cereale. Sunt epoce în care se fac transporturi de cereale în Austro-Ungaria și în Germania pe uscat în loc de a se face prin porturi.

Aceste transporturi, când se ivesc, încep tocmai pe la începutul lunii Noiembrie, adică tocmai atunci când, după cum am arătat, stocul de vagoane de cereale pentru trebuințele interne se află deja micșorat.

Or, dacă presupunem că pe fie-care zi s'ar dirigia peste frontieră numai câte 60 vagoane (altă dată numărul lor crește până la 90 pe zi) de unde un vagon nu se poate întoarce în termen mijlociu, de cât după un interval de 15 zile, alimentarea celor 60 vagoane în timpul celor 15 zile necesar stabilirii rulementului, s'arăcește parcul trebuințelor interne cu 900 vagoane, dacă am presupune că căile ferate austro-ungare nu ne ar putea veni în ajutor cu vagoanele lor.

Din cele expuse până aici se vede destul de lămurit, că o închiriere de vagoane ar fi inutilă în ori ce cas în cursul lunilor August, Septembrie și chiar Octombrie, căci în acest interval, mașinele de care dispunem, de abia sunt suficiente pentru utilizarea rațională a parcului nostru propriu de vagoane.

Chestiunea s'ar pune numai de a se vedea dacă în cursul lunii Noembrie n'ar fi cazul să se închirieze un stoc oare-care de vagoane în raport cu numărul vagoanelor eșite pe frontieră și pentru care, în aparență cel puțin, rezultă că rămân mașini disponibile.

Iată însă ce se întâmplă în realitate. De câte ori transporturile devin importante peste frontieră, căile ferate Austro-Ungare, după cererea administrațiunii noastre, vine în ajutor cu un număr echivalent de vagoane ori de câte ori necesitățile traficului lor le permit aceasta. Ast-fel de exemplu, în anul trecut, porumbul fiind foarte căutat în Austro-Ungaria, în tot cursul lunii Noembrie și până în primăvară s'au făcut transporturi însemnate peste frontieră în aceste țări. Administrațiunile respective de căi ferate a venit însă în ajutorul administrației noastre cu un număr de vagoane echivalent celui eșit din țară, și aceasta pe tot timpul de o lună aproximativ cât a mai durat lipsa de vagoane pentru traficul intern.

Afară de aceasta, chiar în casurile când administrațiile vecine nu pot veni în ajutor cu un număr echivalent de vagoane, sau chiar de loc, trebuie să arătăm că, în tot cazul intră pe liniile noastre un însemnat număr de vagoane străine, câte odată mai important chiar de cât numărul vagoanelor române care es peste frontieră. Din nefericire cea mai mare parte din aceste vagoane sunt deschise, venite cu cărbuni, scânduri, mașini diverse, mașini agricole, ferăria ș. c. a., ast-fel că nu pot servi la încărcarea cerealelor destinate streinătății. În tot cazul traficul intern al cerealelor, nu suferă din cauza traficului extern de cât o lună, cel mult 45 zile, căci pe la mijlocul lui Decembrie, transporturile interne sunt atât de scădute, în cât pentru transporturile externe se dispune de un număr îndestulător de vagoane.

Aceasta fiind situația adevărată a transporturilor noastre de cereale și a modului de utilizare a parcului nostru, se vede că oportunitatea unei

închirieri de vagoane e problematică, căci depinde de mai multe împrejurări și anume:

Se vor face sau nu transporturi însemnate peste graniță?

Situația traficului pe liniile administrațiunilor străine va permite sau nu acestora, să vie în ajutorul administrațiunii noastre în mod eficace, cu un număr corespunzător de vagoane?

În intervalul în care încep a eși vagoanele noastre peste frontieră, va intra sau nu un număr însemnat de vagoane străine, pentru a ști dacă s'ar putea compta pe un număr oare-care de mașini cu care să se poată face transporturile vagoanelor închiriate?

Aceste întrebări ne răspund că, eficacitatea unui parc de vagoane închiriat e problematică și că, în cazul cel mai favorabil, întrebuințarea unui parc închiriat e de scurtă durată, 30 cel mult 40 zile.

Aci e locul de a arăta că nu în tot-d'a-una se pot găsi vagoane în număr suficient și în raport cu nevoile momentului. Ast-fel în anul 1896 delegatul administrației noastre nu a putut găsi de cât 320 vagoane, de predat însă la o epocă ce nu convenea nevoilor noastre pe timp de ce puțin 6 luni și cu prețul de 3 lei pe zi.

Nu e inutil de a adăoga că vagoanele ce se găsesc de închiriat nu îndeplinesc în genere condițiunile cerute pentru un serviciu intensiv, ca cel ce se cere în epoca de mare trafic. Reparațiunile sunt atât de frecvente, în cât mai bine de 30% trebuiesc considerate ca scoase din serviciu.

În fine rezultatele ce se pot obține de la un parc închiriat, pentru accelerarea transporturilor de cereale e cu totul neînsemnat, iar administrația perde sume însemnate.

Să presupunem în adevăr că s'ar putea găsi un parc de 400 vagoane, și că împrejurările ar fi favorabile utilizării lor într'un interval de 40 zile

Chiria lor pentru 6 luni ar costa .	218.400 lei
Transportul lor dus și întors . . .	120.000 »
Întreținerea și reparația lor . . .	48.000 »
Total .	386.400 lei

Cele 400 vagoane închiriate presupunându-le în timpul celor 40 zile toate în serviciu, ne-ar da un disponibil zilnic de 100 vagoane sau pentru cele 40 zile un total de 4.000 vagoane încărcate.

Este oare nevoie să arătăm că acest număr intervine cu un coeficient cu totul neînsemnat ca accelerare de transport, față de numărul de 60—70 mii de vagoane ce se transportă cu propriul nostru parc?

Aceste 4000 vagoane impun o tracțiune încărcată de 64000 t. și goale de 22000 t. sau în total 66000 t.

Comptând o distanță mijlocie de transport de 200 km. și numai 1.5 centimă cheltueala unei tone chilometrice, aceste transporturi cauzează o cheltueală de 99000 lei, la care adăugând cheltueala proprie de închiriere de 386400 lei, ajungem la 485400 lei cheltueală, față de un venit de $400 \times 75 \text{ lei} = 300000$, sau o pierdere sigură pentru administrație de 185400 fie în cifre rotunde de 200000 lei.

Ast-fel, pe când o închiriere de 400 vagoane, din cauza împrejurărilor diferite sub care se poate presenta utilizarea lor, ar da un venit problematic de 300000 lei; administrația ar avea în cazul cel mai favorabil o cheltuială sigură de aproape 485400 lei.

Acestea au și fost motivele pentru care administrația noastră, după ce în două rânduri a făcut această păgubitoare experiență a renunțat de a o mai repeta.

Singurul remediu constă în sporirea treptată a parcului nostru propriu, nu pentru a ajunge să facem să dispară complet lipsa, căci în cazul acesta s'ar immobiliza un capital enorm ce ar rămânea neutilizabil o mare parte a anului, ci pentru a împiedica formarea de prea mari depozite prin gări și a micșera întârzierile în ridicarea lor. Creditele ce s'au pus la dispoziție în anul curent pentru sporirea materialului rulant, va îmbunătăți într-un câțiva situația de aici; efectele nu se vor resimți însă de cât tocmai în vara anului 1900, din cauză că toate casele streine sunt încărcate de lucru și nu au putut primi comenzi cu termene scurte. Ast-fel la ultima licitație de mașini, din 35 case invitate, 25 au răspuns că, fiind ocupate, nu pot participa.

De alt-fel este ușor de înțeles că, numai sporirea parcului de mașini și vagoane în vederea micșorării lipsei simțite, nu e un mijloc suficient. Trebuințele sunt așa de mari în acest scurt timp de 3 luni, în cât chiar o dublare a parcului actual

în bune condițiuni de utilizare, nu ar fi suficient.

Pentru utilizarea rațională a unui parc dublat se reclamă, în adevăr, o serie întreagă de alte cheltuieli, tot atât de mari și poate chiar mai însemnate de cât cea necesară sporirii parcului, precum: sporirea capacității de manipulațiune în porturi prin creări de linii și piețe noi de descărcare și de linii de manevre, înmulțirea liniilor de încrucișări prin diferite gări, crearea de noi stațiuni de încrucișare, construirea de cale dublă pe unele secțiuni de linii, sporirea depozitelor, prefacerea completă a unor gări de ramificare, înmulțirea personalului de exploatare, construirea de noi localuri pentru adăpostirea personalului ș. c. l. Numai ast-fel s'ar putea face față la o circulațiune așa de intensivă ca cea reclamată de sporul de parc în raport cu trebuințele momentului. Aceste cheltuieli relativ considerabile, ar fi însă fără nici un folos pentru cea mai mare parte din timp, adică pentru 9 din 12 luni ale anului.

Situația anormală, ce există încă azi pe liniile noastre, se va îmbunătăți numai cu timpul prin sporirea treptată a parcului de vagoane și mașini în raport cu dezvoltarea traficului general, și pe măsură ce acest din urmă trafic va crește într-atât, în cât transporturile cerealelor, combinate cu a sfeclelor, să nu reprezinte mai mult de 15 la 20% din total, în loc de peste 40% cât reprezintă astăzi. Și cum acest enorm trafic de cereale și sfecle trebuie satisfăcut în 3—4 luni, fiecare trebuie să înțeleagă, atât dificultățile ce le are administrația Căilor Ferate de a-l satisface imediat la cerere, cât și greutățile financiare care se opun la o sporire prea mare și imediată a unui material rulant, destinat a deservi la zi un trafic excepțional de o durată numai de 3—4 luni. În așteptare însă trebuie să arătăm că situația se va îmbunătăți mult de îndată ce se va deschide portul Constanța și se va stabili acolo case importante de comerț, căci înlesnindu-se operațiunile de export și pe timp de iarnă, adică atunci când porturile dunărene sunt închise, el va contribui fără îndoială la repartizarea transporturilor, pe o epocă mai prelungită și ast-fel va dispărea într-un câțiva, graba ce se cere în efectuarea lor și cu dânsa în parte și marea lipsă de vagoane ce există astăzi.

Paralel cu funcționarea portului Constanța nu

mai puțin va contribui la regularitatea transporturilor de cereale și prin urmare la micșorarea în parte a lipsei de vagoane, construitea magazinelor cu silosuri. Avantagiile ce le oferă pentru comerțul cerealelor, exploatarea magazinelor cu silosuri au fost pe larg arătate în expunerea de motive a legii prin care s'a acordat creditul de 3.500.000 lei destinat construcției lor.

De alt-fel administrația noastră nu este singură unde se întâlnesc aceste dificultăți. În toate țările, în care unele traficuri se concentrează în perioade de scurtă durată, și în special în țările eminamente agricole și în care se fac exportățiuni pe o scară întinsă, lipsurile de vagoane sunt la ordinea zilei provocând aceleași neajunsuri ca la noi.

AMELIORATIUNI

care ar putea fi aduse în relațiunile dintre administrațiunile drumurilor de fer ale uniunii internaționale, ale uniunii germane (Verein) etc., întru cea ce privesce schimbarea materialului de transport.

A. *Determinarea prețului de locațiune a materialului.*

Chestiunea cea mai importantă și cea mai complexă, în materie de schimb de material, este, fără îndoială, cea relativă la determinarea chiriei pentru întrebuințarea reciprocă a vagoanelor de marfă. Ea prezintă cel mai mare interes pentru administrațiunile de drum de fer care ar trebui să aibă toate asigurările asupra punctului de a ști dacă ele sunt indemnizate, într'o măsură dreaptă, de sacrificiile făcute pentru cumpărarea, reînnoirea și întreținerea materialului utilizat în servicii mixta și internațională. această chestiune, ridicată neîncetat și nerezolvată până acum într'un chip satisfăcător, să pare a fi cea mai grea de tratat în starea actuală a lucrurilor. În adevăr, prețul manoperei lucrătorilor variază de la o țară la alta, valoarea materialelor întrebuințate să deosebesc simțitor după regiuni, alte considerațiuni încă, influențează asupra costului de cumpărare, de reînnoire și reparare a materialului.

Dar, examinându-le de aproape, să poate vedea că toate aceste elemente pot fi reunite, corodate și apoi privite în total, pentru a ajunge la o repartitiune, pe cât de exact posibilă, a sarcinilor ceși impun drumurile de fer pentru a asigura regulat transporturile în serviciurile mixt și internațional.

Aci, este de notat că, într'un chip general, în serviciile despre care e vorba, taxele propriu zise,

aferente parcursului transporturilor de mărfuri, sunt împărțite între administrațiunile drumurilor de fer, proporțional numărului de kilometri parcursi pe liniile lor respective.

Să pare deci natural de a repartiza, în aceeași măsură, sau cea ce ar fi și mai exact încă, proporțional cu timpul petrecut de vehicule pe liniile fie cărei administrațiuni ¹⁾ toate cheltuelile raportându-se direct la materialul de transport

Repartițiunea acestor cheltueli, făcută după această bază, ar fi evident cea mai rațională, cea mai cinstită, dar greutatea, în acest moment, consistă în a o face să fie admisă de toate părțile în cauză.

Este aproape sigur că, încă câtă-va vreme, se vor întâlni încă multe piedici înainte de a ajunge a resolve această importantă chestiune; i s'ar putea chiar ca ea să nu fie rezolvată nici o dată, dacă nu s'ar putea conta pe ajutorul, bunul simț și interesul bine înțeles, în această privință, a tuturor administrațiunilor de drum de fer.

Înainte de a merge mai departe, nu e fără interes a arunca o privire retrospectivă asupra răătăcirilor care erau în vigoare înaintea anului 1875 adică înainte de formarea uniunii internaționale

1. În paragraful cel extragem din Bugetul Căilor ferate, să vorbește despre închirierea vagoanelor, de aceia dăm aci acest articol pentru a să vedea ca chestiunea închirierii vagoanelor nu numai că nu este un remediu lipsei de vagoane și în alte țări, dar că chestiunea e încă nerezolvată. Articolul este extras din Bulletin de la C. I. du Congrès des C. de fer, numărul din Noemvrie 1896.