

STUDIU

PENTRU

CONSTRUCȚIA ȘI EXPLOATAREA LINIEI

MĂRĂȘEȘTI-PANCIU

JUDEȚUL PUTNA

Cale normală de 18 kilometri lungime

Concesiunea N. GABRIELESCU.

Introducere.

Examinând de aproape harta României, ușor se poate vedea că liniile de căi ferate actuale, aparținând toate Statului, nu sunt de ajuns pentru a deservi în chip egal toate localitățile țării.

Un mare număr de comune și regiuni forestiere, miniere, agricole, și de podgorii, se găsesc cu depărtare de liniile actuale, și locuitorii sunt siliți a face drumuri lungi călare, sau cu trăsura, pentru a ajunge la cea mai apropiată stațiune de cale ferată. Apoi, pentru a desface produsele lor, sunt nevoiți a le căra la distanțe mari cu carul cu boi, mijloc încet, greoiu și costisitor. Dese ori, chiar și aceste mijloace de transport lipsesc cu desăvârșire, încât regiuni însemnate sunt lăsate în părăsire.

Statul care posedă astăzi peste 3000 kilometri de căi ferate, nu și-a completat încă rețeaua sa de linii, pe care mai curând sau mai târziu va trebui neapărat să le facă; a voit însă ca chestiune economică, ca și inițiativa privată să ia parte la completarea rețelei generale de căi ferate, după cum se practică și într'alte țări. În acest scop a decretat de curând legea pentru construirea și exploatarea căilor ferate din inițiativă privată. Cu chipul acesta se va da o impulsie mai mare; numărul liniilor va crește mai repede, și se vor desvolta mai curând diferitele regiuni ale țării, care n'așteaptă de cit înlesniri de comunicație pentru a pune în exploatare, mai cu seamă în părțile muntoase, multe produse naturale ale țării.

Legea dă toate avantajele și garanțiile posibile capitaliștilor cari ar fi dispuși a face asemenea întreprinderi în România, lucru de care ușor ne putem convinge cercetând articolele acestei legi.

Pentru alegerea liniei, am făcut o scrupuloasă cercetare, și din numeroasele regiuni ale țării, cari nu sunt încă deservite de căi ferate, am ales basinul format de riurile Putna și Sușița, cunoscut sub numele de *Vrancea*, și care ocupă un triunghi de peste 70 kilometri lature. Alegerea noastră a fost călăuzită de desimea populațiunei, de abondenta producțiune a acestei localități de munte, și de ușurința de a construi o cale ferată.

În vederea acestor date am cerut concesiunea pentru construirea și exploatarea căii ferate secundare *Mărășești-Panciu*, concesiune care ne-a fost acordată prin decretul regesc No. 4158 din 30 Noembrie 1900.

Să se observe că am fi putut cere și obține concesiunea vre-unei alte linii, dacă am fi găsit în vre-o parte a țării, o altă regiune, care să îndeplinească condițiunile avantajoase ale acesteia.

Relativ cu întinderea regiunii linia se cere a fi mai lungă; ea va deveni chiar cu timpul mai lungă, însă pentru a proceda în chip practic, am început mai întâi cu partea aceasta dintre Mărășești și Panciu, ca fiind mai productivă și mai ușor de construit, rezervându-ne puțința de a face mai pe urmă prelungirea sau ramificația sa, în diferitele văi ale regiunii.

Descripțiune.

Calea ferată Mărășești-Panciu va avea lărgimea normală de 1,435 între șine. Această dispozițiune va permite trecerea fără transbordare a mărfurilor și a vagoanelor, de pe linia noastră, pe rețeaua Statului și vice-versa. Cu chipul acesta traficul va

fi mult ușurat, înlăturându-se în același timp și cheltuielile de transbordare a mărfurilor.

Lungimea totală a liniei este de 18 kilometri. Ea începe din stația C. F. R. Mărășești, și ajunge la Panciu făcând un înconjur din cauza pantei prea mari a terenului, înconjur care servește în același timp pentru a deservi tot traficul regiunii.

Orașul Panciu astăzi, este centrul cel mai însemnat al exploatărilor viticole din țară. Îndată ce calea ferată va fi construită, Panciul va deveni în același timp și centrul comercial pentru desfacerea mărfurilor și a tuturor produselor regiunii, produse cari se găsesc în abundență de la Panciu în sus, și cari astăzi nu sunt exploatare, din cauza distanței prea mari de la locul de producție până la Mărășești, care e cea mai apropiată stațiune de cale ferată.

Această linie e una din acelea pe care statul trebuia să o construiască încă de mult; dar împrejurările și greutatea financiară au întârziat construirea sa. Acum acesta se va îndeplini prin inițiativa privată, și în vedere că costul său de construcție e mic, ea va da un beneficiu serios.

Cu deschiderea liniei, dezvoltarea mai completă a orașului Panciu nu va întârzia a se produce, și nu rămâne îndoială că în scurtă vreme el va deveni cel mai însemnat oraș din Putna, după Focșani, care e capitala Județului.

Cea ce face superioritatea acestei linii, e că nu vom avea trebuință de a aștepta dezvoltarea viitoare a regiunii pentru a trage profit. În cazul de față beneficiul se va realiza îndată după construcția ei, din traficul ce se vede astăzi în localitate, și care el singur este suficient pentru un bun început. Vom trage numai de cât profit din producția vinurilor, a cerealelor, a pietrei, a lemnului de foc și de construcție, precum și din transportul călătorilor și a mărfurilor trebuincioase pentru îndestularea nevoilor unei numeroase populațiuni a localității.

La unele epoci ale anului, sute de care sosesc în gara Mărășești cu produse de la Panciu, și putem compta că drumul de fer, va avea de făcut acest mare transport de mărfuri, spre înlesnirea producătorilor și a expeditorilor, cari azi, plătesc sume foarte mari pentru transportul cu carul de la Panciu la Mărășești. Pe lângă celelalte produse, vinul reprezintă și densul unul din traficul important din localitate. Pentru a ne da seama

de întinderea viilor, servindu-ne de publicațiunea oficială a Ministerului de Domenii *«Introduction à l'ampélographie Roumaine»*, pag. 94 și 97, găsim că Panciul cu împrejurimile sale are un total de 3627 hectare. Producțiunea pe hectar fiind de 100 hectolitri, vom avea 362,700 hectolitri sau 36,270 vase cu vin a câte 100 decalitri unul, și dacă n'am compta decât pe jumătate, tot rămâne o cantitate însemnată pentru traficul unei linii secundare ca aceasta, mai cu seamă că vinul, nu e decât una din numeroasele resurse locale.

Astăzi transportul se face cu mare greutate. De la Panciu la Mărășești un vas cu vin costă cel mai puțin între 6 și 10 lei, adică de la 50 la 80 lei vagonul. În anii când producția e abundentă se plătește până la 20 lei de vas. Cu calea ferată costul transportului va fi cu totul redus, el ne fiind de cât cel mult 20 lei de vagon.

Numărul călătorilor de asemenea e însemnat în localitate și va da un beneficiu serios. Zilnic se vede o mare mișcare de călători, atât din localitate cât și din țară atrași spre Panciu pentru comerțul de vinuri; ear deasa populațiune din împrejurimi, astăzi, merge spre capitala Județului prin gara Mărășești, sau direct cu trăsura la Focșani.

Producția agricolă de și nu tocmai însemnată, socotește și ea pentru o parte de beneficii.

Balastiera ce se va deschide în riul Șușița, pe lângă care trece linia, va servi pentru aprovizionarea de petriș pentru o întinsă regiune a Moldovei, înlocuind balastiera de la Putna-Seacă și de la Cosmești, care prezintă inconveniente mari pentru exploatare.

Băile Vezantea, situate la 20 kilometri de la Panciu în sus, Soveja, și toate localitățile pitorești din munți, chiar azi atrag mulți vizitatori; toți aceștia vor veni cu calea ferată până la Panciu, pentru a se îndrepta mai departe.

Pe lângă traficul actual, care fără îndoială că se va mări cu deschiderea liniei, va începe îndată și transportul lemnului de foc. Astăzi, nu se fac exploatare serioase de lemnărie, de oare-ce căraușii sînt ocupați cu transportul vinurilor și a diferitelor trebuințe locale. Orașele Focșani, Tecuciu, Galați, Brăila sînt localități unde se desfac cantități însemnate de lemn de foc. Acum ele se aprovizionează în mare parte de pe valea Trotușului adică, de la distanțe mai mari ca de pe linia noastră.

Antreprenorii și proprietarii de păduri nu așteaptă de cit deschiderea liniei pentru a începe exploatarea lor. De aci distanța fiind mai scurtă, și lemnul se poate preda mai efin ca dintr'alte localități.

Desvoltarea viitoare a liniei

O altă resursă de care trebuie să ținem seamă cu deosebire, sunt *pădurile de brad de la Soveja*. Pînă acum n'am atins încă această importantă chestiune. Efinătatea și buna calitate a lemnului din această parte a țerei, va permite exploatatorilor să plătească un preț destul de remunerator pentru transport, mai cu seamă ținind compt că și distanța totală pînă la Galați, punctul de export pentru streinătate, aci e mai scurtă de cit pentru toate celelalte păduri din țară.

Nu va trece mult și se vor face linii economice și forestiere pînă la Soveja, pentru exploatarea diferitelor produse ale solului și a subsolului. Atunci vom profita și de exploatarea petrolului de la Vizantea și Câmpuri, a căror excelentă calitate e recunoscută.

De curînd s'a început a se face sondage în localitate, și se constată că valea Șușiței, se prezintă ca una din cele mai bogate regiuni în terenuri petrolifere.

Fără îndoială că o linie de cale ferată în această parte a țerei, va da un bun rezultat.

În afară de valea Șușiței, în Vrancea se mai află încă o regiune importantă, și care se poate ușor deservi cu o ramificație a liniei îndreptată spre *Vidra*. Aceasta e partea dintre Șușița și Putna cu localitățile de podgorii Țifești, Clipicești, Vitănești, unde sunt peste 1,600 hectare de vii, precum și întinse păduri de stejar și fag, ca lemn

de construcție și de foc. Ramificația aceasta va fi calea cea mai scurtă, și practică în același timp, pentru transportul *lemnăriei de brad din Vrancea*, unde sunt peste 10,000 hectare, și care încă n'au fost puse în tăere, din cauza distanței prea mari de transport cu carul, pînă la calea ferată cea mai apropiată. Cu facerea acestei linii, deasa populațiune a *Vrancei* va avea la îndemână calea ferată spre a veni la capitala Județului.

Considerațiuni generale

Regiunea spre care se îndreptează linia Mărășești-Panciu se află în centrul țerei, și în apropiere de gara Mărășești, care e un punct important de încrucișeri de căi ferate. Fără îndoială, că acesta e unul din marele avantaje ale acestei căi ferate, care sosește tocmai în stația Mărășești. De aci produsele vor fi dirijate în toate direcțiunile țerei, și cu deosebire vor fi lesne exportate prin Galați.

Cit pentru profitul liniei Mărășești-Panciu, ori-care ar fi calculele ce s'ar face, nimic nu poate fi mai sigur, decît comparațiunea sa cu un exemplu identic cu cazul de față, și fără a ne duce mai departe avem o probă convingătoare în linia similară Focșani-Odobești. Această linie situată în aceiași localitate, paralelă chiar cu linia Mărășești-Panciu, are aceiași suprafață de vii, însă fiind mai scurtă, avînd mai puțină populațiune, și ne făcînd de loc transporturi de lemnărie. Am luat datele oficiale de venitul acestei linii, și am găsit că ea are un venit care ar fi suficient, chiar dacă și linia Mărășești-Panciu n'ar da de cit cel puțin atît.

Pentru mai multă convingere dăm aci mai jos tabloul călătorilor și al mărfurilor sosite și pornite din stațiile Odobești și Patești pe anul 1900.

Linia C. F. R. Focșani-Odobesci. Traficul de mărfuri și călători pe anul 1900.

NATURA TRAFICULUI													VENITUL				
	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noembrie	Decembrie	Vagoane	Preț pe vagon	Auxiliar	Parțial	Total
1 ^o) Stațiunea Odobesci																	
a) Vagone sosite la Odobesci cu :													Vagone				
vase goale	13	60	103	92	127	73	75	95	231	668	109	52	1708	8	13664		
faiană	17	8	21	23	20	37	23	22	7	10	12	19	214	28	5778		
mărfuri diferite	25	29	44	47	44	41	12	35	35	98	40	51	514	27	13876		
b) Vagone plecate din Odobesci cu :																	
vin	30	60	120	180	202	77	90	66	43	146	800	154	1947	24	46248		
lemn de încălzit și construcție	20	1	3	—	—	7	5	12	12	2	3	5	76	15	1140		
struguri	—	—	—	—	—	3	—	—	9	200	15	2	229	25	5724		
diverse	17	35	24	31	28	21	23	54	54	95	70	51	506	20	10120		
obiecte de lemn	—	6	—	4	15	10	4	6	20	10	8	8	94	20	1880		
c) Călători plecați din Odobesci	491	2506	4006	5178	4304	2055	2314	2261	3244	4374	4060	1361	43051	1	13051		98432
d) Călători sosiți în Odobesci	3888	3445	4854	4908	4308	7088	2318	2310	3190	4298	3236	3042	40000	1	40000		
																89051	187.483
2 ^o) Stațiunea Pătești																	
a) Vagone sosite la Pătești cu :													Vagone				
vase goale	2	5	2	2	7	5	0	16	6	2	32	34	133	8	1064		
mărfuri diferite	4	6	6	19	4	15	14	12	14	31	21	24	206	27	5562		
b) Vagone plecate din Pătești cu :																	
vin	4	9	4	10	19	15	2	25	6	54	51	42	241	24	5784		
mărfuri diferite	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	27	169		
struguri	—	—	—	—	—	—	—	—	20	25	—	—	45	25	1025		
colete	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	30	240		
c) Călători plecați din Pătești	489	401	496	597	874	398	445	548	824	1583	644	603	7592	1	7592		13837
d) Călători sosiți la Pătești	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7800	1	7800		
																15392	
																	29.220
																	210.712

În acest tablou se află cantitățile transportate pe linia Focșani-Odobesci, la care am aplicat prețurile liniei Mărășești-Panciu. Ast-fel găsim că linia noastră va produce 216,712 lei chiar cînd ea n'ar avea decît traficul micii linii Focșani-Odobesci.

Cheltuelile de exploatare fiind de 50,000 lei beneficiul net rămîne de 166,712 lei.

Însă, pentru cei cari cunosc localitatea, atît spre Odobesci, cit și spre Panciu, nu se îndoiesc a spune că linia Mărășești-Panciu va da un venit mai mare de cît acel al liniei Odobesci.

Nu trebuie să uităm un lucru, care e în deoabte cunoscut, că o linie de drum de fer înlesnind transportul, aduce în același timp o mare dezvoltare afacerilor comerciale a localității și mărește valoarea proprietății.

Ca să ne servim de exemple, vom reaminti numai, că exploatarea forestieră și petrolifere au început pe valea Prahovei, grație liniei Ploiești-Pre-

deal. De asemenea la Moinești, avînd linia Adjud-Târgu-Ocna. Micele exploatare, sau mai bine zis încercări, cari începuseră pe valea Buzelui. au fost părăsite tocmai din lipsa unei căi ferate, costul și greutatea de transport fiind prea mari pe căile noastre de comunicație aproape nepracticabile.

Întru cit ne privește, aveam toată libertatea în alegerea localității pentru construirea unei linii, și am ales-o pe aceasta găsind că regiunea e una din cele mai bine înzestrată din țară în produse naturale, avînd o populațiune numeroasă, și în același timp, fiind cea mai bine situată pentru export. Cu linia Mărășești-Panciu, și mai tîrziu cu prelungirile sale, regiunea va lua o dezvoltare însemnată după cum se vede pe valea Prahovei, care fără îndoială, datorește frumoasa sa prosperare liniei de drum de fer.

PARTEA II

A. Evaluarea traficului liniei

Regiunea cunoscută sub denumirea de «*Vrancea*» ocupă o suprafață triunghiulară de mai bine de 200.000 hectare. Terenul e muntos în partea despre Apus, și coboară spre Răsărit în coline care se micșorează treptat până la Panciu.

Mișcarea comercială și industrială urmează, bine înțeles, întocmai ca și riurile acestei regiuni, panta de la Apus spre Răsărit, ajungând la Panciu și de acolo la Mărășești. E ușor de văzut că toată mișcarea comercială concentrându-se la Panciu, produsele vor fi transportate la Mărășești cu calea ferată, care prezintă avantajul de a face un transport repede, ușor și cu deosebire mai eficient de cât căraușia actuală.

Pentru a calcula venitul liniei noastre, vom avea de examinat transportul călătorilor, al produselor forestiere, miniere, agricole, viticole și industriale a zonei deservită de calea ferată Mărășești Panciu.

1) **Călătorii.** Populațiunea localității deservită este după ultima statistică a ministerului de domenii din 1900 de 28295 locuitori, coprinzând 15 comune și adică: Soveja cu 2717 locuitori, Câmpuri cu

2880, Răcoasa cu 2527, Crucea de jos cu 1877, Panciu cu 2785, Crucea de sus cu 1824, Străoanele de jos cu 2249, Străoanele de sus cu 2344, Vizantea cu 1600, Găuri cu 1439, Diocheți cu 1234, Movilița cu 2262, Mânăstioara cu 1136, Fiționești cu 1421. Pe de altă parte, în considerație că comerțul de vinuri și lemnărie atrage continuu spre Panciu foarte mulți călători, streini de localitate, și în considerație că apele minerale de la Vizantea și pozițiunile muntoase de la Soveja atrag mulți vizitatori, am putea admite un număr de 35000 de călători, adică, mai puțin de cât norma obicinuită pentru asemenea calcule, de oare ce se socotește câte două călătorii de locuitor pe an, și pe care-i vom considera pe toți de clasa a III^a, pentru mai multă siguranță în calculul nostru.

Distanța de parcurs fiind de 18 kilometri vom avea un număr total de călători kilometrici de:

$$35000 \times 2 \times 18 \text{ km} = 1260000. \text{ C. Km.}$$

Pentru mai multă siguranță în stabilirea calculului nostru, am căutat a ne procura, și pe altă cale datele care ne pot da numărul călătorilor. Am luat dela C. F. R. datele statistice a stațiunilor din împrejurimi pe o serie de 8 ani consecutivi. Eată traficul acestor stațiuni :

Călătorii sosiți și porniți

Stațiunea	A N U L								Media pe an
	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900/901	
Odobesti	—	167904	150455	151507	112827	105322	119251	89062	128000
Pătești	—	—	—	12716	9897	10291	16650	14791	12800
Focșani	362051	442273	411664	431858	358515	356264	430101	333468	390000
Sihlea	27959	26008	24988	27225	20902	21798	30733	24447	25500
Gugești	53193	53024	45223	55413	40310	40872	53494	45521	49000
Cotești	16541	17650	15782	18774	18824	14429	19836	17711	17400
Putna-Seacă	30449	26163	30404	30351	24610	19019	20017	19099	25000
Mărășești	118514	127700	130734	129138	118247	146986	301993	209389	160000
Cosmești	12570	10711	11127	14137	13926	13871	12108	13028	12700
Pufești	28284	31328	33678	30971	25770	21489	24083	23867	27900
Adjud	133313	123543	117750	127641	101794	98918	148957	98294	120000
Urechești	8753	10207	9331	11562	9330	8097	9938	7124	9300
Bilca	13673	16947	14471	17262	13068	9872	11233	8411	13100
Căiuț	25453	24179	19884	25075	16180	17502	23270	14910	20900

Media anuală pentru Odobești, stațiune cu care se poate compara mișcarea din Pânciu, e de 128000 călători sosiți și porniți.

Sihlea, Putna-seacă, Pufești, încă au de la 25500 la 27500 călători. Vedem că stațiunea Gugești care e de mică însemnătate în raport cu Pânciu și ca populațiune și ca comerț, și are o medie anuală de 49000 călători.

Stațiunea Cotești aflată în apropiere de Focșani și încă are însemnatul număr de 17400 călători.

Adjudul are 120000.

Stațiuni de mică importanță ca Urechești, Bîlca, Onești și tot au de la 9300 la 20900 călători.

Observăm că stațiunea Mărășești, unde azi vin parte din călătorii regiunii noastre, are cifra importantă de 160000 călători.

Călătorii însă, din regiunea Pânciului, azi se împărțesc după cum le vine mai la îndemână la stațiunile Pufești, Mărășești, Putna-Seacă și Odobești, și o bună parte vin cu trăsurile pe sosea din munte direct la Focșani, lucru care se va schimba cu desăvârșire când va fi o cale ferată care să înainteze până la Pânciu.

Socotind dar 70000 călători pentru Pânciu, am luat o cifră modestă, după cum se vede din tabloul de mai sus, de oare ce ea e cu ceva mai mare de cât a stațiunii Gugești, stațiune care nu e de comparat cu Pânciu ca trafic.

Vom arăta mai departe, sumele ce se vor per-

cepe din acest transport calculat pe călător și kilometru.

2) *Produsele forestiere.* În regiunea care se întinde dincolo de linie, se află mai bine de 30000 hectare de păduri seculare, de brad, stejar, fag și alte esențe. Bradul și stejarul servesc ca lemn de construcție, mai cu seamă pentru export, iar fagul ca lemn de foc, pentru consumația interioară a țării.

Din cele 30000 hectare de păduri abea o mică parte se exploatează acum din cauza scumpetei transportului cu carul, de oare ce căraușii preferă transportul mai lesnicios al vaselor cu vin.

Nu rămâne îndoială că drumul de fer ce se va face în regiunea aceasta, va înlesni punerea în tăere a pădurilor din vecinătatea Pânciului. Cu toate acestea nevoind a baza calculele noastre pe probabilități, ne vom mulțumi a semnală numai faptul și nu vom considera ca trafic decît cantitatea cea mai mică de lemnărie ce s'ar putea exploata cu deschiderea liniei.

Pentru a face un calcul mai sigur ne vom servi de statisticele C. F. R., luând de bază lemnăria de foc ce se exploatează pe valea Troțușului, și care totă trece prin stația Mărășești. Am luat un an mediu ca venit, și am găsit că traficul de lemnărie neglijând unele stațiuni mai mici, se sue la o sumă foarte mare de voagone în afară de furniturile armatei și ale C. F. R.

Iată stațiunile expeditoare și primitoare a lemnăriilor

Lemne de foc pe anul 1896 în afară de furniturile armatei și ale C. F. R.

DE LA	L A										TOTAL VAGOANE
	Buzău	R.-Sărat	Focșani	Brăila	Galați	Tecuci	Mărășești	Adjud	Tg.-Ocna	Făurei	
R.-Sărat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sihlea	—	3	28	17	—	—	—	—	—	—	48
Gugești	71	245	761	5	17	10	—	—	—	5	1115
Cotești	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Focșani	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Putna-Seacă	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Mărășești	—	—	41	19	2	10	—	—	1	—	73
Pufești	1	—	222	213	23	135	13	2	—	—	609
Adjud	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	5
Urechești	2	1	13	93	5	53	—	6	3	—	176
Bîlca	—	—	—	1097	1148	—	—	16	5	229	2495
Caiuș	15	5	69	636	237	114	—	9	16	—	1101
Onești	3	1	15	214	73	10	1	—	1	—	324
T.-Ocna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Răcăciuni	—	—	32	49	92	60	1	—	3	—	237
Galben	—	—	—	19	4	8	—	—	—	—	31
Odobești	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Total	93	257	1184	2366	1602	406	15	33	29	234	6219

Cantitatea de lemnărie ce trece prin stațiunea Mărășești pentru Brăila, Galați, Tecuciu și Focșani, e de 6200 vagoane. Lemnăria aceasta vine de la distanțe mai mari ca de la Panciu, și credem că luăm o mică cifră comptând pe 800 vagoane lemne de foc, din cele 6200 care se consumă anual numai pentru public, în afară de cantitatea ce se furnizează pentru armată și pentru căile ferate Române.

Ast-fel, vom putea cu siguranță compta pe :
 800 vagoane lemne de foc a 10 tone = 8000
 200 « « construcție a 10 t. = 2000

Fie în total de transportat pe an 10000 t.

Exploatarea pădurilor făcându-se din sus de Panciu, drumul ce va avea de parcurs lemnăria va fi de 18 km.; prin urmare vom avea de făcut un transport forestier de :

$$10000 \times 18 = 180,000 \text{ t. k. pe an}$$

3) *Produse viticole.* Imprejurul Panciului și a

comunelor din vecinătate Crucea de jos, Crucea de sus, Străoanele de jos, Străoanele de sus, Fiționești, Mănăstioara, Movilița, Diocheți, se întind numai vii, ocupând după cum am văzut o suprafață de 3700 hectare, dând în mediu 37000 hectolitri de vin, sau 40000 tone împreună cu greutatea vasului.

Pentru mai multă siguranță să nu comptăm de cît pe jumătate din suma de mai sus :

a) Vinul va da ast-fel un trafic de :

$$24000 \text{ t.} \times 18 = 432000 \text{ t. k.}$$

b) Vasele goale care vor sosi la Panciu în număr de 20000, cântărind în total 4000 tone vor da un trafic de :

$$4000 \times 18 = 72000 \text{ t. k.}$$

De asemenea ca și pentru calcularea celor-lalte venituri ne-am servit și aci de statisticele căilor ferate române.

Iată cantitatea expedită de diferitele stațiuni ce ne interesează pe o serie de mai mulți ani

Vagoane cu vin în butoaie

EXPEDITE DIN	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900/1	Media anuală
Odobesti	—	1525	1667	1871	1396	1150	1377	1816	1540
Patești	—	—	—	100	56	—	68	200	93
Focșani	2305	444	840	816	453	—	409	540	772
Sihlea	170	75	138	185	96	—	41	53	100
Gugești	721	207	426	941	361	245	436	532	483
Cotești	438	129	315	513	305	—	214	325	289
Putna-Seacă	145	61	117	236	131	—	72	393	147
Mărășești	1559	1258	1515	2247	1025	—	1198	2202	1527
Cosmești	—	—	267	597	402	—	71	559	380
Pufești	244	68	207	321	162	—	207	552	250
Adjud	99	58	73	83	57	—	83	196	90

Media anuală ce se expediă din stațiunea Odobesti e de 1540 vagoane. La aceasta trebuie să mai adăogăm cantitatea expedită din Pătești, și o parte din cea din Focșani care e venită dinspre Odobesti, pentru a afla adevărata cantitate a podgoriilor Odobesti, care e egală cu cea a Panciului ca suprafață de vii, și găsim ast-fel: $1540 + 93 + 400 = 2033$ vagoane cu vin.

Pentru a avea cantitatea ce se expediază din Panciu, de asemenea trebuie să luăm cantitățile

stațiunilor unde se încarcă transportul. Acestea sunt Mărășești cu 1572 vagoane, și o parte din Putna seacă și Pufești. La care trebuie să mai adăogăm și o bună parte din Tifești, Clipicești Vitănești, care de sigur se va îndrepta spre Panciu când va fi deschisă calea ferată.

Luând dar o medie de 2000 vagoane cu vin pe an, după cum am făcut în calculul nostru. n'am socotit de cît cantitatea reală ce vom avea de transportat.

4) **Produsele agricole.** Zona ce vom deservi cu calca noastră ferată, nu e o regiune agricolă propriu zisă, cu toate acestea suprafața cultivată de grâu, porumb, sfeclă și altele se sue la 1500 hectare, dând 200 vagoane sau 2000 tone de transportat. Distanța medie de transport fiind de 10 kilometri, vom avea un trafic de:

$$2000 \times 10 = 20000 \text{ t. k.}$$

5) **Petriș și peatră de pavage.** Balastul care lipsește cu totul într-o parte a Moldovei, se aprovizionează azi de la o haltă între Mărășești și Putna Seacă. Exploatarea se face cu greu, halta acesta fiind pe linia principală a statului, care este foarte frecventată. Linia noastră mergând pe lângă Sușița, unde balastul e în abundență, vom avea chiar de la deschiderea liniei a transporta cantități însemnate de petriș.

Să nu socotim de cât o cantitate minimă de transportat de 1000 vagoane sau 10000 tone, distanța de transport fiind de 10 k. vom avea un trafic de;

$$10000 \times 10 = 100000 \text{ t. k.}$$

6) **Produse miniere.** Exploatările miniere a regiunii sunt foarte restrinse de o cam dată; însă cu deschiderea liniei, ele se vor desvolta. Se vor exploata carierele de peatră de construcție, de peatră de pavagiu, petrolul a cărui gisemente sunt foarte cunoscute și sigure, precum și multe alte produse.

Putem compta cu siguranță pe o cantitate neînsemnată de 400 vagoane, sau 4000 tone de transportat pe an cea ce face:

$$4000 \times 18 = 72000 \text{ t. k}^{10}.$$

7) **Produse diverse.** Ținând compt de diferitele produse a localității precum: lemnărie lucrată, coafe, coajă de stejar, cărbuni de lemn, struguri, țuică, nuci, diferite fructe și altele care coboară spre Mărășești; apoi colonialele, fer, făină și altele care se sue spre Panciu, putem compta pe an pe 1200 vagoane sau 12000 tone, adică un trafic de:

$$12000 \text{ t.} \times 18 = 216000 \text{ t. k.}$$

Venitul brut

Luând diferitele feluri de mărfuri de mai sus, precum și numărul călătorilor, ce vom avea de transportat anual, și înmulțind cantitățile cu prețul de transport, vom avea venitul brut al liniei.

Trebuc să ținem compt că prin actul de concesiune, concesionarul are dreptul de a spori tarifele căilor ferate române, ast-tel vom avea:

1) **Numărul călătorilor** kilometrici fiind de 1.260.000 și costul transportului în clasa III fiind de 5 $\frac{1}{2}$ bani de călător și kilometru, vom avea o încasare brută de $1.260.000 \times 5\frac{1}{2}$ (cea ce revine de 1 leu de persoană socotind toți călătorii de clasa a III-a) 69 300

2) **Produse forestiere.**

180.000 t. k. à 8 bani (sau 1000 vagoane à 15 lei de vagon). . . 14.400

3) **Produse viticole.**

a) vinul în cantitate de 432.000 t. k. a 15 bani (sau 20000 vase à 3f.20). 64 400

b) vasele goale 72.000 t. k à 0 $\frac{1}{2}$.20 sau 20000 vase à 0.70). . . . 14.400

4) **Produse agricole** 20 000 t. k. à 5 bani (sau 200 vagoane à 5 lei) . . . 1.000

5) **Petriș și peatră de pavagiu** 100.000 t. k. à 4 bani, (sau 1000 vagoane a 4 lei) 4 000

6) **Produse miniere** 72.000 t. k. à 5 bani (sau 400 vagoane à 9 lei) . . 3.600

7) **Produse diferite** 216 000 t. k. à 15 bani (sau 1200 vagoane à 26 lei) . . . 32.400

Total. 203.500

Din cele de mai sus vedem că totalul încasărilor brute a căii noastre ferate pe an se sue la 203.500, cifră pe care o putem considera ca exactă, de oare-ce ea e rezultatul unui calcul basat pe date statistice.

B. Cheltueli de exploatare

Prin cheltuelile de exploatare se înțelege, cheltuelile de personal, de materiale și cheltuelile de reparațiuni, întreținere, imprimate și neprevăzute.

Pentru o linie în lungime de 18 kilometri, personalul administrativ, precum și personalul de tracțiune și întreținere va fi foarte redus. Traficul liniei se va compune din patru trenuri la dus și patru pentru întors, compuse din 2 vagoane de persoane și din 5 vagoane de marfă. Pentru a ne da seamă de tonagiul ce pot transporta aceste trenuri în timp de un an vom avea:

$$365 \times 8^{\text{trenuri}} \times 50^{\text{vagoane}} \times 18^{\text{k}} = 2.628.000.$$

Tonagiul total după cum reese din produsele ce avem de transportat, ne fiind decît de 1.120.000, aceste trenuri vor fi suficiente pentru traficul nostru.

Cheltuelile de exploatare a serviciului pentru o linie secundară ca aceasta vor fi următoarele :

1) **Administrația și cheltuelile generale :**

Inginer, șef de serviciu	6.000
Casier-comptabil	3.600
Amploiat de birou	1.200
Servitor de birou	500
Cheltueli diverse, impri-	
mate	500

11.800

2) **Exploatarea propriu zisă :**

2 șefi de gară.	4.000
2 magazineri	2.000
1 conductor.	1.200
Iluminat, încălzit	600

7.800

3) **Tracțiunea și întreținerea materialului rulant :**

Mecanic	2.500
2 fochiști	1.500
2 frinari	1.200
Combustibil, 0,003 de	
tona kilometru	
$1.500.000 \times 0.003$	4.500
Reparațiuni	3.000

12.700

4) **Întreținerea și supravegherea căii :**

Șef de echipă	960
5 lucrători de echipă.	2.500
4 cantonieri.	2.000
material pentru întreține-	
rea liniei	2.000

7.460

39.760

5) **Diverse și neprevăzute**

10.240

Total 50.000

Această cheltueală repartizată pe întreaga lungime a liniei revine la 2.800 lei de kilometru, cea ce reprezintă o cifră mai mare de cît media cheltuelilor pe kilometru, după cum se socotește de obicei pentru căi ferate secundare.

C. Cheltueli pentru construcția liniei
I-a serie de lucrări

1) **Studii.** Studiile înțeleg lucrările de nivelement, ridicări de planuri, determinarea traseului, calcule diverse pentru așezarea căii, deseneuri, planuri. etc. socotite a 1000 lei de kilometru, pentru 18500 avem 18500

2) **Exproprii.** Linia Mărășești Panciu trebuind să străbată în mersul său terenuri cultivate, din care, parte terenuri arabile, și parte vii lucrate, suprafața de care dispune calea ferată pentru linie, împreună cu cele 5 gări și trei cantóne conform sentinței civile a tribunalului Putna cu No. 509 din 1901 și 216 din 1902, reprezintă o suprafață de :
Pămînt arabil 281941^{mp} a 10 b.=28194
Vii cu facerea de garduri

48093^{mp} a 40 b.=19237
Total. 47431

La suma aceasta se adaogă cheltueli de tribunal, timbre, avocați, consultațiuni și altele. Fie în total 55000

3) **Terasamente.** Pentru a înlesni exploatarea liniei, și în vedere că trenurile de la Panciu la Mărășești, vor fi mai încărcate de cît acelea care vor merge în sens contrar, s'a stabilit linia aproape cu o pantă continuă care nu trece de 15 la mie, coborînd de la Panciu la Mărășești. Întreaga mișcare a terasamentelor coprinzînd cam :

$18000 \times 0.50 \times 600 = 54000 \times 1^f =$ 54000

4) **Lucrări de artă.** Printre lucrările de artă avem și podețele de zidărie care permit scurgerea apelor în localitățile străbătute de linie. Numărul lor e de 18 a 1000 lei. 18000

5) **Locuința șefului de echipă** în halta Mărășești. Clădire de zidărie de cărămidă cu soclu de piatră. Invelitoare de țigle. 3000

6) **Magazie** de lemn de brad pentru materialele întreținerii 1000

7) **Direcțiunea lucrărilor** și toate cheltuelile ce s'ar putea ocaziona pînă la punerea în exploatare a 6% din valoarea totală 33000

Total. 182500

A 2-a serie. Lucrări pentru cale

1) Gabarit, 2 a 300 lei	600
2) Pietre kilometrice, 17 a 5 lei . .	85
3) Pietre hectometrice, 178 a 2 lei	356
4) Table pentru rampe și pante, 43 a 10 lei	430
5) Pietre de hotar, 400 a 1 leu . . .	400
6) Semafoare, 5 a 200 lei	1000
7) Pasage de nivel, 26 a 100 lei . . .	2600
8) Poza și balastarea, 18500 a 1.50	27650
9) Telegraf	4379
Total.	<u>38500</u>

A 3-a serie. Lucrări pentru cale și construcțiuni.

1) Traverse de stejar, 21600 a 1 leu	21600
2) Traverse speciale, 42 m. c. a 50 lei	2100
3) Construcțiuni :	
Halta Mărășești	5000
Halta canton	500
Canton	300
Stația Crucea de jos	1000
Halta Râzoare Canton	1000
Canton	500
Halta Diochești. Canton.	1000
Canton	500
Stația Panciu	6000
	<u>15800</u>
4) Racordarea cu stația C. F. R. Mărășești	4000
Total.	<u>43500</u>

A 4-a serie. Material de cale

1) Raliuri tip 24 de oțel, 891 t. a 140 lei	124740
2) Eclise, 30 t. a 160 lei.	4800
3) Bulone. 24700 a 0.15	3705
4) Crampoane, 16 ^T ,500 a 300 lei . .	4960
5) Schimbători de cale, 10 bucăți a 600 lei	6000
6) Incrucișetori, 10 a 200	2000
7) Bascula	3000
Total.	<u>149205</u>

A 5-a serie. Material rulant

1) Locomotive, 2 a 22000 lei	44000
2) Vagoana clasa I a și a 2-a, 2 a 7000 lei.	14000
3) Vagoane cl. a III-a, 2 a 6000 lei.	12000
4) Vagon de bagage, 1 a 3000 lei.	3000
5) Vagone platforme, 8 a 2700 lei.	21600
6) Vagone pentru marfă închise, 2 a 3500	7000
7) Vagonete, 2 a 200 lei	400
Total.	<u>105600</u>

Recapitulație

1-a serie de lucrări	182500
2-a serie. Lucrări pentru cale. . . .	38500
3-a serie. Lucrări pentru cale și construcțiuni	43500
4-a serie. Material de cale	149205
5-a serie. Material rulant.	105600
	<u>519305</u>
Sau, fie total lei	550000

Rezultatul financiar

Venitul brut fiind de . lei	203.500
Se scad cheltuelile de ex-ploatare	50.000
Remâne . . . lei	<u>153.500</u>

Din care se scade :

1) 5% din suma de 550.000 lei pentru fondul de rezervă și amortizare	27.500
2) Consiliul de administrație, fondatori, diverse.	26.000
	<u>53.500</u>
Remâne pentru dividende, lei	100.000

sau un beneficiu de 18% la un capital de 550.000 lei, în afară de amortizarea lui.

N. Gabrielescu.
Architect.

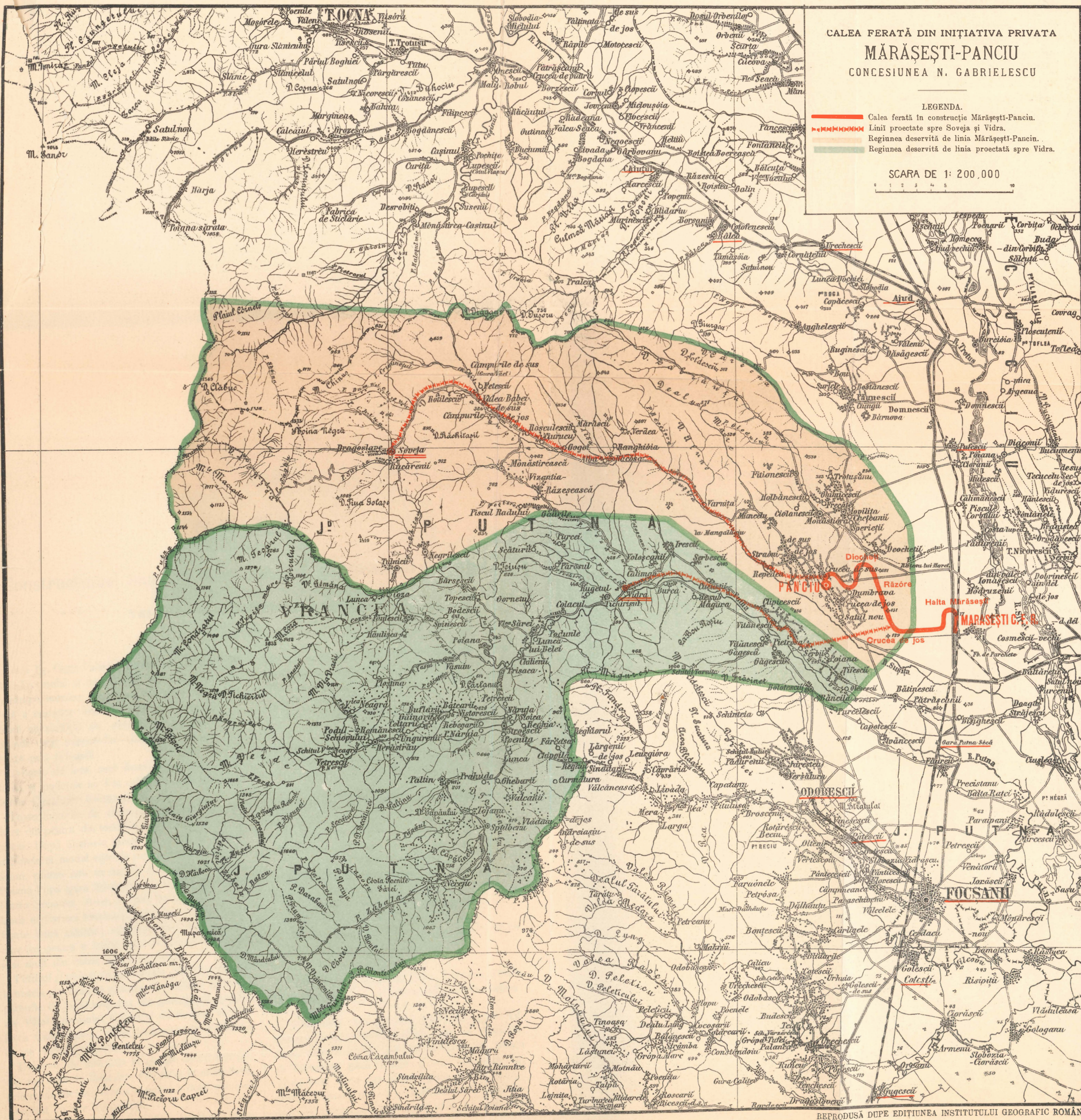
CALEA FERATĂ DIN ÎNȚIATIVĂ PRIVATĂ
MĂRĂȘEȘTI-PANCIU
CONCESIUNEA N. GABRIELESCU

LEGENDA.

- Calea ferată în construcție Mărășești-Panciu.
- Linii proiectate spre Soveja și Vidra.
- Regiunea deservită de linia Mărășești-Panciu.
- Regiunea deservită de linia proiectată spre Vidra.

SCARA DE 1: 200.000

0 1 2 3 4 5 10



REPRODUSĂ DUPE EDIȚIUNEA INSTITUTULUI GEOGRAFIC ROMÂN.