

1. CRONICĂ

Anul acesta, în parlament, cu ocaziunea discuțiunii bugetului căilor ferate, s'au adus învinuiri Inginerilor, învinuiri inspirate din o broșură anonimă împărțită deputaților.

Stilul și expresiunile lipsite de urbanitate ne împiedică a reproduce acușările așa cum sunt în acea broșură.

Se pot rezuma în puține cuvinte: Reducerile făcute la căile ferate n'au atins pe Ingineri, care sunt răi administratori.

Reproducem, drept răspuns la aceasta, parte din raportul la bugetul căilor ferate și parte din discursul D-lui Ministru al Lucrărilor publice după «Monitorul Oficial»:

Extras din Raportul la Bugetul Căilor Ferate.

Domnilor deputați,

Rețeaua căilor noastre ferate, de când se află sub administrația Statului, a luat o dezvoltare foarte mare.

În adevăr, pe când în 1873, lungimea liniilor de drum de fer ce străbăteau România era numai de 643 klm., cu un venit total de 9.092.259 lei, cu cheltueli, de 6.743.298 lei, lăsând, așa dar, un excedent de 2.348.961 lei, și presintând un coeficien de exploatare de 74.¹⁶⁵;—dupe proiectul de budget pe exercițiul viitor, lungimea liniilor ce se vor exploata în cursul anului 1902—1903 va fi de 3.142 klm. pentru traficul de călători, sau 3.172 klm. pentru mărfuri, veniturile prevăzute se vor urca la 53.623.398 lei, iar cheltuelile la 33.864.299, lăsând ast-fel un excedent de 19.759.099, din care, scăzându-se $\frac{1}{2}$ la sută din venitul brut pentru fondul de rezervă, va rămânea net 19.490.983 lei.

Astăzi, în 24 de ore, pe rețeaua noastră de căi ferate, în diferite sensuri și pe diferite distanțe circulă:

- 2 trenuri exprese,
- 32 trenuri accelerate,
- 72 trenuri de persoane (iarna numai 62),
- 106 trenuri mixte (călători și mărfuri) și

50 trenuri de marfă, număr care, în timpul marelui trafic, se ridică până la 110, pe diferite distanțe; iar numărul trenurilor kilometrice, cari indică, în adevăr, intensitatea traficului, se ridică de la simplu la triplu.

De două ori pe săptămână mai circulă expresurile: Constanța-București-Paris, Constanța-București-Ostenda, Berlin-Buzău-Constanța.

În 1885, de când numai ne-am putut procura date în această privință, nu aveam de cât 196 de locomotive; astăzi avem 484; numărul vagoanelor pentru călători s'a urcat, în același restimp, de la 339 la 1.038, iar al celor pentru mărfuri de la 4205 la 11.110.

Căile ferate române costau pe Stat, până la 30 Septembrie 1901, suma de lei 780.465.676, bani 92. Dupe expunerea situațiunii financiare a tesaurului public la 30 Septembrie 1900 și după date precise ce ne-am procurat de la ministerul lucrărilor publice, diferitele noastre linii au costat, după cum urmează:

	Kilometri	Le i	B.
C. F. București-Giurgiu	69.822	13.755.000	—
Suceava-Roman-Iași	222.412	51.535.640	—
Vêrciorova-Roman	918.890	248.130.000	—
Iași-Ungheni	21.419	3.770.215	41
C. F. R. la conversiune	—	47.948.000	—
Mărășesci-Buzău	90.272	9.000.000	—
Ploesci-Predeal	84.617	37.114.691	44
Adjud-Ocna	50.162	5.998.669	68
Buda-Slănic	34.206	5.460.071	67
București Fetesci	155.193	30.000.000	—
Rescump. Cernavoda-Constanța	65.255	16.459.873	—
Têrgoviște-Pucioasa	21.020	2.768.618	99
Craiova-Calafat	106.238	14.730.922	39
Focșani-Odobesci	10.781	1.035.587	99
Dorohoiu-Iași	152.851	26.856.368	95
Pitești-Curtea-de-Argeș	38.400	7.887.846	25
T.-Măgurele-Port	5.279	1.364.338	46
T.-Ocna-Comănesci-Palanca și Moinesci	63.588	24.395.725	73
Galăț-Bêrlad	—	26.614.444	23
Roșiori-Zimnicea	73.317	7.007.681	79
Vasluiu-Iași și Huși-Dobrina	73.324	1.980.000	—
R.-Vâlcea-Riul-Vadului	54.635	21.592.063	58
Racordarea portului Constanța	—	1.184.060	36
Reconstruirea liniei Cernavoda-Constanța	—	6.261.861	38
R.-Vâlcea Corabia și Riureni-Ocnele-Mari	164.769	7.142.665	71
Bêrlad-Vasluiu	52.127	5.395.883	62
Filiași-Tg.-Jiu	69.511	2.325.868	67
Golești-Câmpulung	54.974	3.119.590	19
Crasna-Huși	32.586	1.550.008	81
Leorda-Dorohoiu	21.492	1.875.772	07
Dolhasca-Fălticeni	24.851	987.744	02
Vasluiu-Iași	67.784	2.135.477	47
Costești-T.-Măgurele	111.747	4.584.121	—
Titu-Têrgoviște	31.669	1.649.327	66
Bacău-Piatra-N.	57.675	2.441.520	98
Cheltueli comune pentru material de cale	—	5.936.359	80
Terminarea liniei București-Fetesci	—	199.402	81
idem Făurei-Fetesci	—		
» Călărași-Slobozia	—		

Vasluiu-Iași	—	5.830.596	58
Poduri de c. f.	--	21.318.464	54
Podul peste Dunăre	---	34.999.981	90
Stingerea difer. Godilaut și Lem- berg-Cernăuți-Iași	— . . .	1.427.269	34
Material rulant și cumpărare de mașini	— . . .	33.992.557	43
Tuneluri: Barboși	— . . .	40.0000	—
Studii p. c. f. r.	---	1.394.441	38
Construcții de gări.	— . . .	17.714.420	69
Gara centrală și ateliere	— . . .	10.570.928	75
Exproprieri pe mai multe linii	— . . .	521.376	50
Centralizarea manevrelor acelor	---	99.555	70
Total		780.465.676	92

Suma de 780.465.676 lei reprezintă, în rentă, socotind în mijlociu pentru 100 lei efectiv 113 nominal, după media tipurilor 5% și 4%, suma de 881.926.214, bani 92.

Datoria publică a Statului român, după proiectul de buget pe 1902 — 1903, se ridică la lei 1.413.339.385, bani 35, pentru care se va servi o anuitate de lei 83.862.681, bani 85. Comparând cu cifra de mai sus a costului total al liniilor, vom găsi că, din această anuitate, lei 52.330.585, bani 74, adică 62, la sută, privesc capitalul împrumutat și întrebuințat pentru răscumpărarea și dezvoltarea rețelei căilor noastre ferate.

* * *

În anii din urmă s'au făcut foarte mari și laudabile eforturi pentru a se realiza cât mai mari economii în această importantă administrație, fără ca aceste economii să fi adus vre-o piedică în buna funcționare a diferitelor servicii; — iar cei cari critică economiile realizate, spre deplina lor convertire, ar putea consulta, de exemplu, expunerea situației financiare a tezaurului public la 30 Septembrie 1900 (pagina L), și proiectul de buget al datoriei publice pe exercițiul 1902—1903 (pagina 7), de unde ar putea constata că anuitatea împrumutului pentru linia Verciorova—Roman, în sumă de 16.652.590 și aceea a liniei Suceava—Roman—Iași, 3.865.173, bani 85, întrec împreună ele singure cel mai mare venit net pe care l-a dat vre-o dată exploatarea căilor noastre ferate; restul, până la suma de 52 de milioane, partea căilor ferate în anuitatea datoriei publice, se plătesc de tezaur din cele-alte venituri ale Statului.

De altă parte, nu ar fi cu totul exact să socotim numai cifra de 19.759.099 lei, ca întreg și unic beneficiu net, pe care Statul l-ar trage din

exploatarea căilor ferate. În adevăr, Statul mai beneficiază de:

1) Transporturile militare gratuite ¹⁾	lei	497.115	—
2) Transportul gratuit al poștei	>	1.840.000	--
3) Transporturile cu preț redus pentru administrația închisorilor	>	228.000	—
4) Liberul parcurs al deputaților și senatorilor	>	260.741	--
5) Călătoriile gratuite sau cu preț redus ale demnitarilor Statului și ale funcționarilor diferitelor administrații publice (afară de aceea a căilor ferate)	>	357.940	—
6) Transporturile cu preț redus impuse administrației C. F. de legea pentru încurajarea industriei naționale (aproximativ)	>	500.000	--
		<u>3.683.796</u>	--

Afară de acestea, trebuie să mai ținem socoteală și de reducerile acordate de ministerul lucrărilor publice, prin caietele de sarcine relative la construcțiunea și întreținerea șoselelor, podurilor, cheiurilor, precum și acelea acordate Regiei monopolurilor Statului pentru transportul sărei.

În aprecierea justă a beneficiului ce rezultă pentru Stat din exploatarea căilor ferate, trebuie să mai ținem socoteală și că s'au construit linii cari produc puțin sau al căror venit provine în cea mai mare parte din deturnarea traficului de pe alte linii deja existente.

În afară de acestea, liniile noastre ferate înlesnesc exportățiunea diferitelor noastre produse, susțin navigațiunea națională pe Dunăre și pe Mare, contribuiesc în chip direct la punerea în valoare a bogățiilor neexploatate, la creșterea avuției generale și indirect la creșterea tuturilor veniturilor Statului.

Așa, exportățiunea produselor noastre este ajutată în chip deosebit prin tarife speciale. Produsele fabricelor, cari se bucură de avantajile legii pentru încurajarea industriei naționale, se bucură de o reducere de 45 la sută asupra tarifului ordinar de clasă. Mai mult; aceste produse, când se exportează, se bucură de tariful de export, care începe cu 4 centime pe tonă și kilometru și se coboară la 3 centime la o distanță de 300 de klm. sau mai mare.

De la 1888 numărul călătorilor, traficul de mărfuri, veniturile și cheltuelile totale, precum și excedentul net, au variat, după cum se vede din tabloul următor:

¹⁾ Cifrele ce urmează sunt de pe exercițiul 1900—1901.

ANII	KILOMETRI		CĂLĂTORI		BAGAGE		MĂRFURI DE MARE IUȚEALĂ		MĂRFURI DE MICĂ IUȚEALĂ		Venituri	Venituri	Cheltueli	Excedent	Coeficientul de exploatare
	Călători și bagaje	Mărfuri și diverse	Numărul	Venitul total	Tone kilometrice	Venitul total	Tone kilometrice	Venitul total	Tone kilometrice	Venitul total	diferite	totale	totale	total	
											Lei	Lei	Lei	Lei	
1888	2127	2135	2114486	10517139	1071123	335071	2962528	743312	25281340	18692934	1139120	31427579	18785774	12641804	59.771
1889	2402	2409	2354363	11712998	1303096	373341	3116331	871597	20488805	370397924	828066	34274869	22250513	12024356	64.917
1890	2410	2424	2906862	12574099	1591446	440616	3570638	1018832	421083051	22723931	1569230	38326711	23971338	14355372	62.844
1891	2422	2429	4332813	14115054	1743818	473980	4789010	1152608	485230371	24864074	484431	41090749	26350283	14734465	64.141
1892	2462	2470	5364837	15201869	2358152	473594	4060521	1149346	448400103	23062200	706239	40593310	27736708	12856602	68.329
1893	2488	2496	5756797	16011777	2081309	477474	4693743	1332569	556623683	27657821	1238490	46718134	32576263	14141870	69.729
1894	2505	2513	6003593	16625071	2241077	466208	5140229	1262771	494616834	24698845	1280032	44332928	31914949	12417978	71.999
1895	2520	2534	5851422	16114637	2024975	454493	5075644	1200700	477596754	23822190	1409801	43001818	31868974	11132843	74.117
1896	2810	2818	6469198	17769166	2202567	539882	6325902	1428560	561984389	28560769	1097930	49996308	34488451	15507857	68.991
1897	2872	2880	5696126	18325041	1579560	656191	6038526	1302932	500040378	26352102	2190153	48886421	36958072	11928349	75.699
1898	2905	2916	5779090	19643730	1630812	679331	7900725	1703388	639096737	32338524	2386433	56751408	38383619	18307789	67.331
1899	3069	3081	7051539	18961394	1227354	523638	6571319	1458451	521325504	21676422	2919451	48539359	39918727	8620631	82.21
1900	3070	—	5472038	17193474	—	442753	—	1372974	—	28994785	2154176	50158165	35615926	14512238	71.067

In tabloul următor se specifică numărul călătorilor și venitul traficului de călători pe clase, pe ultimi zece ani:

Anul	Lung. kilom. medie de cale exploat.	CĂLĂTORI civili și militari				VENITURI							
		CLASA			Total	CLASA			Total				
		I	II	III		I	II	III	Lei	B.			
		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.				
1890	2416	111893	509853	2285116	2906862	1379084	44	3804602	80	7390412	64	12574099	88
1891	2422	177625	725515	3429673	4332813	1672949	70	3971475	17	8470629	39	14115054	26
1892	2462	215323	852378	4297136	5374837	1808293	20	4027771	03	9365804	76	15201869	59
1893	2488	250334	913659	4592804	5756797	1990752	67	4234909	01	9786114	81	16011777	09
1894	2505	254442	1000442	4742709	6003593	2045819	11	4560843	02	10018408	96	16625071	09
1895	2526	262124	960679	4628621	5851422	2096237	28	4470433	97	9547961	36	16114637	61
1896	2810	286084	1069174	5113940	6469198	2308439	11	4869995	87	10590731	58	17769166	56
1897	2872	249561	961901	4484664	5696126	2344219	43	4969958	85	11010863	36	18325041	64
1898	2905	245546	951138	4582406	5779090	2433389	00	5352382	00	11857960	00	19643731	00
1899	3069	220599	921795	5909145	7051539	2139125	00	5122617	00	11699653	00	18961395	00
1900	3070	191274	746742	4534022	5472038	1951966	00	4506425	00	10735083	00	17193474	00

* *

De la finele anului 1899, administrația căilor ferate a început să introducă o serie de economii, căutând a micșora cheltuelile.

Cheltuelile pe kilometru de cale și pe unități de trafic pe ultimii trei ani au fost:

	1898	1899	1900—1901
De 1 km. de cale	13.163	10 12.956	42 11.498
De tren kilometric	3 13	3 34	3 11
De 100 vagoane kilometrice	9 28	10 87	8 99

* *

Actualul proiect de buget prezintă, în comparație cu cel din 1899, o reducere, la cheltueli, de 16½ la sută.

Economii s'au realizat la toate serviciile.

Ast-fel: La serviciul de secretariat și comptabilitate economia se ridică la 30.7 la sută; la economat 41.15 la sută; la contencios 22.5%; la exploatare 12.7%; la ateliere și tracțiune 14.9%; la întreținere 14.7%.

O economie considerabilă s'a făcut și la do-

curi, unde cheltuelile sunt prevăzute cu 28.2 la sută sub cele din anul 1899.

Numărul serviciilor a fost de asemenea redus de la 12 la 9 și foarte serioase economii au fost realizate la personal.

S'au redus cu 23 la sută funcționarii de toate categoriile și 7 la sută lucrători.

Nu putem în de-ajuns insista asupra faptului, că atât D. ministru al lucrărilor publice, cât și directorul căilor ferate, tind a da un caracter din ce în ce mai comercial exploatarei căilor noastre ferate.

În anul 1899, din cauza crizei și a relei recolte, traficul a fost forțamente scăzut. Cu toate acestea, cheltuelile au fost superioare celor din anul 1898, Este însă nu se poate mai îmbucurătoare o comparație între cheltuelile anului rău 1899 și acelea ale anului 1901—1902; în anul acesta, de și traficul călători și mărfuri a fost foarte mare, de și s'au făcut lucrări de consoli-

dare a liniilor și chiar a podurilor pe linia București—Mărășesci, de și s'au construit două halte între Constanța—Murfatlar și Medgidia—Murfatlar, în valoare de 45.000 lei, de și s'au făcut lucrări la gara Constanța de 250.000 lei,—toate acestea din cheltuelile ordinare, din noi economii realizate la unele capitole budgetare în cursul anului,—totuși se speră că totalul cheltuelilor fixat prin budget nu va fi depășit, și aceste cheltueli

vor fi cu peste 8 milioane mai mici de cât acele din anul 1899!

O altă constatare îmbucurătoare, cu totul în lauda inginerilor noștri, o facem atunci când comparăm administrația căilor noastre ferate cu altele, de pildă cu aceea a căilor ferate aparținând Statului frances.

Această comparație reese din tabloul ce urmează:

Resultatele C. F. ale Statului frances, comparate cu C. F. R.

Anii . . .	C. F. ale Statului frances		Căile ferate române		
	1898	1899	1898	1899	1900—1901
Lungimea mijlocie în exploatare	2813 k	2817 k.	2916 k.	3081 k.	3100
Trenuri kilometrice parcurse	15431334	15800999	12216265	11916240	11471903
1) Venituri totale					
Călători și bagage	15980112	16304102	20323062	19485034	17636228
Mare iuțeală	5342154	5747913	1703588	1458451	1372975
Mică iuțeală	24444330	25296430	32338524	24076423	28994785
Diverse	596066	577110	2386434	2919451	2154177
Total	46362663	47925561	50751408	48539359	50158165
<i>Pe kilometru în exploatare</i>					
Călători și bagage	5681	5788	6970	6324	5689
Mare iuțeală	1899	2040	584	473	443
Mică iuțeală	8690	8980	11090	8009	9353
Diverse	212	205	818	948	695
Total	16482	17013	19462	15754	16180
De tren kilometric	3004	3033	4646	4073	4372
2) Cheltueli totale					
Administrația centrală	1538011	1679477	1393697	949303	887710
Exploatare	8641978	8959830	8511998	9132761	8665803
Material și tracțiune	10494646	10687867	13690541	14032234	12858427
Cale și clădiri	6512455	6374594	11118419	11187722	10146328
Economatul	—	—	162094	74412	579637
Școli	—	—	119358	146657	98608
Prime, indemnizări, ajutoare pentru personal	2190365	2239944	3388512	3705908	2409414
Gări și linii comune	3135151	2973492	—	—	—
Exercices en clos	10224	5675	—	—	—
Total	32523830	32920885	38383619	39018727	35645927
<i>Pe kilometru în exploatare</i>					
Administrația centrală	547	596	477	308	286
Exploatare	3072	3181	2919	2980	2796
Material și tracțiune	3731	3794	4695	4554	4148
Cale și clădiri	2315	2263	3813	3631	3273
Economatul	—	—	50	242	187
Școli	—	—	41	38	32
Prime, indemnizări, ajutoare pentru personal	779	795	1162	1203	777
Gări și linii comune	1115	1056	—	—	—
Exercices en clos	4	2	—	—	—
Total	11562	11687	13163	12956	11499
De tren kilometric	2108	2083	3142	3350	3107
3) Produsul net					
Produsul net total	13838833	15004675	18367789	8620632	14512238
Pe kilometru în exploatare	4920	5326	6299	2798	4681
De tren kilometric	0896	0950	1504	0723	1265
Coefficient de exploatare	70.15%	68.69%	67.63%	82.24%	71.067%

În ce privește rezultatele exploatărei 1901—1902, ele vor fi sensibil și mai avantajoase și coeficientul de exploatare, dupe toate probabilitățile, nu va trece peste 65%.

*
*

O altă comparație, foarte instructivă și de asemenea în avantajul administrației căilor noastre

ferate, ne oferă următoarele tablouri, relative la parcursul kilometric și la cheltuelile de reparații a locomotivelor și vagoanelor pentru călători și mărfuri ale C. F. R., în comparație cu liniile Statelor german, austriac și ungar.

Va reieși și din aceste tablouri tendința constantă din anii din urmă, de a se comercializa tot mai mult exploatarea liniilor noastre ferate:

TABLOU COMPARATIV

elativ la parcursul kilometric și cheltuelile de reparațiune a locomotivelor pentru călători și mărfuri C. F. R., în comparațiune cu parcursul kilometric și cheltuelile pentru reparațiune a locomotivelor și vagoanelor pe liniile Statului German, Austriac și Ungar.

LOCOMOTIVE

ANUL	CALEA FERATĂ	Numărul mijlociu al locomotivelor	Parcursul kilometric total	Parcursul mijlociu pe locomotivă	Costul total al reparațiunilor	Costul mijlociu pe locomotivă	Costul de kilometru parcurs
	Liniele		Locomot.-kilom.	Kilometri	Lei	Lei	Lei
1896	Germane	16010	56616324	37265	84532214	5280	0,142
	Austriace	1929	70615732	36607	8634006	4476	0,122
	Ungare	1935	68304474	35299	8280432	4279	0,121
	Române	422	16346935	38736	2069366	4904	0,127
1897	Germane	16464	624836995	37952	87336049	5305	0,140
	Austriace	2054	75491985	36754	8268135	4025	0,109
	Ungare	2095	69959329	33393	7704737	3678	0,110
	Române	418	16117061	38558	2082600	4982	0,120
1898	Germane	17384	673043454	39505	94170357	5417	0,140
	Austriace	2288	83936193	38188	8595782	3757	0,112
	Ungare	2261	74361637	33694	7107717	3144	0,106
	Române	443	17682841	40280	2219910	5011	0,121
1899	Germane	18041	711091672	40107	97361801	5391	0,137
	Austriace	2489	90203932	37766	8533369	3428	0,106
	Ungare	2353	75879104	32891	6593005	2802	0,107
	Române	449	17052878	38235	2178819	4853	0,124
1900/1	Române	464	15199400	32757	1858919	4006	0,122
1901/2	Române	484	—	—	2012124	4157	—
1902/3	Române	508	—	—	1865325	3672	—

Observațiuni: Cifrele indicate până la 1899 inclusiv, sunt extrase din Statistica Uniunii a C. F. R. germane. Cifrele din anul 1900/1, se referă la întregul parc după cheltuelile efective. Cifrele din anul 1901/2, se referă la întregul parc și sunt evaluate după prevederile budgetare.

Costurile pe anii 1899 la 1901/2, sunt stabilite după noul regulament de contabilitate, copriind numai valoarea lucrului de mână și materialului, pe când costurile din anii precedenți copriind și cheltuelile de regie aferente.

VAGOANE PENTRU CĂLĂTORI

ANUL	CALEA FERATĂ	Numărul mijlociu al vagoanelor	Numărul mijlociu al osiilor	Parcursul total	Parcursul mijlociu pe osie	Costul total al reparațiunilor	Costul pe osie kilometrică	Costul mijlociu pe vagon
	Liniele			Osii-kilometri	Kilometri	Lei	Lei	Lei
1896	Germane	31949	72483	3236554562	44653	28746650	0,109	900
	Austriace	4595	9232	387559644	41980	3344623	0,109	728
	Ungare	4260	8956	491879502	54922	2504583	0,106	588
	Române	813	1643	83949947	53760	774749	0,109	953
1897	Germane	33148	75418	3504688983	46470	27891396	0,108	841
	Austriace	4988	9768	400879372	41040	3059911	0,109	613
	Ungare	4260	9232	499504429	54100	2758656	0,106	648
	Române	836	1635	87800021	53700	727493	0,109	870
1898	Germane	34527	78833	3807005255	48290	30068307	0,109	871
	Austriace	5450	10761	438967854	40792	3134855	0,107	575
	Ungare	4286	9258	545904815	58687	2400694	0,104	560
	Române	871	1763	90287893	51213	833529	0,109	957
1899	Germane	36077	82798	3965885678	47898	38126914	0,104	1057
	Austriace	5643	11412	458673054	40192	3364893	0,107	596
	Ungare	4371	9611	537495990	55925	2511646	0,106	575
	Române	990	1948	94550956	48537	928436	0,108	938
1900/1	Române	1038	2118	84763957	40021	618376	0,107	596
1901/2	Române	1038	—	—	—	597735	—	576
1902/3	Române	1046	—	—	—	601115	—	—

VAGOANE PENTRU MĂRFURI

ANUL	Calea ferată liniile	Numărul mijlociu al vagoanelor	Numărul mijlociu al osielor	Parcursul total osii kilometrice	Parcursul mijlociu pe osie kilometri	Costul total al reparațiunilor L. e. i	Costul pe osie kilometrică L. e. i	Costul mijlociu pe vagon L. e. i
1896	Germane	344967	695149	11660011797	16773	61614613	0,106	176
	Austriace	36665	76614	1462912988	19095	6882248	0,106	174
	Ungare	42103	92725	1776142849	19155	6747528	0,106	160
	Române	9185	18474	278522864	15076	1741985	0,106	190
1897	Germane	359657	728086	12296094879	16889	67151149	0,106	187
	Austriace	38626	74869	1520132378	20304	5915857	0,106	153
	Ungare	44167	103395	1774849597	17166	6404355	0,106	145
	Române	9134	18282	256740534	14043	1700099	0,106	186
1898	Germane	381316	768373	12000970044	16007	75782131	0,106	199
	Austriace	41581	79129	1522036840	19829	6791961	0,106	163
	Ungare	46224	103798	1740021986	17161	5307716	0,106	115
	Române	9444	19005	297881261	15841	1842905	0,106	105
1899	Germane	395640	805090	12721235311	16192	77427668	0,106	196
	Austriace	43248	84356	1600654788	19535	6880017	0,106	159
	Ungare	50019	109124	1810140959	17018	5688289	0,106	114
	Române	9807	19091	243972713	12510	2360749	0,106	241
1900/1	Române	11010	22143	277009198	12510	1220221	0,106	111
1901/2	Române	11110	—	—	—	1257966	—	113
1902/3	Române	11110	—	—	—	1210465	—	109

* * *

Anul acesta administrația căilor ferate a avut să lupte cu o greutate excepțională, transportul cerealelor grămădindu-se în lunile Noiembrie și Decembrie, când ziua e mai scurtă, în loc să se fi scurs liniștit, după cum se obicinuște, încă de la începutul lunii August.

Din tablourile următoare se va vedea care a

fost mișcarea vagoanelor cu cereale și produse măcinate, sosite în stațiunile porturilor din toate punctele țării și a celor eșite prin stațiunile de frontieră în cursul lunilor Noiembrie și Decembrie 1901—902, în comparație cu 9 ani din urmă, precum și totalul acestei mișcări de la 1 Aprilie 1901 până la 31 Ianuarie 1902, iarăși în comparație cu anii trecuți.

Numărul vagoanelor cu cereale și produse măcinate, sosite în stațiunile porturilor și a celor eșite prin stațiunile de frontieră

In cursul lunii Noiembrie, comparativ cu epoca corespunzătoare din anii precedenți de la 1892 încoace.

S T A Ţ I U N I L E	1892/93	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899/900	1900/901	1901/902
	Brăila	7281	6759	4713	5326	8355	6310	8003	1663	7766
Galați	2627	2218	2622	1891	2583	1856	3062	785	2834	3619
Călărași	277	277	415	280	308	504	390	210	716	567
Giurgiu	321	80	449	150	169	150	379	20	172	40
Turnu-Măgurele	246	592	1481	1508	1451	836	1856	86	1012	1943
Corabia	903	851	1152	1434	698	652	1035	470	701	1249
Calafat	—	—	—	—	128	114	403	121	138	593
Turnu-Severin	144	135	162	156	169	37	177	73	71	21
Cerna-Vodă	—	—	—	—	71	132	5	2	1	—3
Constanța	—	—	—	880	1621	2220	1327	139	1635	3041
Verciorova	274	1108	400	927	318	1064	895	74	309	204
Predeal	23	170	83	91	59	562	655	103	66	115
Palanca	—	—	—	—	—	—	—	38	28	40
Burdujeni	437	1647	1062	846	1079	2046	1034	537	916	677
Ungheni-Ruși	130	25	65	59	88	24	12	—	95	59
Căineni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Zimnicea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	241
Total	12603	13864	12604	13554	17097	16597	19233	4321	16460	27429

În cursul lunii Decembrie, comparativ cu epoca corespunzătoare din anii precedenți de la 1892 încoace

STAȚIUNILE	1892/93	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899/900	1900/901	1901/902
Brăila	5236	5298	3458	3642	2789	3939	5480	459	7627	13133
Galăți	2053	1867	1562	1083	1068	1484	1778	332	3397	4956
Călărași	241	127	62	71	33	99	196	37	762	326
Giurgiu	174	67	19	121	73	36	168	8	148	136
Turnu-Măgurele.	110	300	221	295	432	121	762	50	861	1030
Corabia	522	537	315	544	207	108	330	142	197	376
Calafat	—	—	—	50	302	63	65	17	40	400
Turnu-Severin	74	83	79	103	105	61	116	19	27	51
Cerna-Vodă	—	—	—	—	39	7	—	4	3	—
Constanța	—	—	—	764	1579	1763	1463	314	1298	4099
Vêrciorova	627	1111	265	566	54	1657	675	98	419	658
Predeal	29	339	80	87	114	2013	342	43	110	370
Palanca	—	—	—	—	—	—	—	36	17	100
Burdujeni	563	1686	855	742	916	3306	759	350	865	974
Ungheni-Ruși	296	54	35	63	84	7	11	—	90	213
Câineni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57
Zimnicea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
Total	9925	11469	6951	8131	7795	14664	12145	1909	15861	26933

Numărul vagonelor cu cereale și produse măcinate sosite în stațiunile porturilor și eșite prin stațiunile de frontieră

În cursul lunilor Aprilie 1901 — Ianuarie 1902, comparativ cu epoca corespunzătoare din anii precedenți de la 1892 — 1893 încoace

STAȚIUNILE	D I N A N I I									
	1892/93	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899/900	1900/901	1901/902
	No. VAGOANELOR A 10 TONE									
Brăila	48.860	66.902	34.659	49.026	65.672	38.663	49.713	15.239	52.365	85.688
Galăți	17.105	22.159	18.714	13.226	13.973	11.654	17.475	7.803	17.949	21.144
Călărași	3.760	4.949	3.128	4.944	7.759	3.899	4.218	1.827	6.845	6.146
Giurgiu	3.329	1.465	3.169	4.029	4.719	1.851	1.734	710	2.936	2.423
T.-Măgurele.	5.463	8.608	10.549	12.943	14.389	7.668	11.172	4.553	8.180	12.665
Corabia	8.058	12.894	7.905	11.255	10.493	4.721	7.825	6.646	6.020	7.851
Calafat	—	—	—	87	1.510	1.781	2.562	2.180	1.581	4.328
T.-Severin	1.022	3.140	1.548	1.207	1.786	619	1.072	1.409	866	960
Cerna-Vodă	—	—	—	—	157	408	174	30	171	18
Constanța	—	—	—	4.506	11.819	10.791	9.611	1.938	7.686	19.126
Vêrciorova	2.794	7.400	4.701	3.887	3.485	5.825	6.841	1.418	3.385	4.528
Predeal	195	1.628	1.007	1.162	964	5.390	6.299	928	1.018	1.598
Palanca	—	—	—	—	—	—	—	368	573	527
Burdujeni	4.726	9.614	7.756	6.883	6.171	12.758	12.233	3.289	4.828	6.057
Ungheni-Ruși	1.018	588	226	164	470	63	73	1	250	431
Câineni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201
Zimnicea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.397
Total	96.331	138.754	92.362	113.319	143.367	106.091	131.002	48.339	114.653	175.088

* * *

În alegerea combustibilului, direcția Căilor ferate s'a condus după aceleași norme. Consumațiunea cărbunelui străin este din ce în ce mai redusă. Din punctul de vedere al ieftinătății, com-

bustibilul e clasat în ordinea următoare : 1) lemnul; 2) păcura singură ; 3) păcură amestecată cu lignit, și 4) cărbunii străini.

Iată un tablou, care ne arată întrebuițarea combustibilului, cantitatea, proveniența și costul lui, de la 1 Aprilie și până la 31 Decembrie 1901.

Consumațiunea de la 1 Aprilie până la 31 Decembrie 1901.

L U N A	Lemne de foc	C Ă R B U N I				L I G N I T				Păcură	Totalul transformat în cărbuni Cardiff	Valoare		
		Cardiff	West- falia	Silezia	Total	Dâmbov sau Prahova	Valea Jului	Valea Trotus	Total			Lei	H.	
		T o n e				T o n e						Tone	Tone	Lei
Aprilie	11998	4132	2119	146	6397	4802	7	183	4992	731	11045.	348617	76	29..
Maiu.	15953	1532	2404	77	4073	7035	4	247	7286	1874	12490.	343403	90	27..
Iunie.	16440	677	2041	104	2822	7293	28	32	7353	1982	11485.	290084	96	25..
Iulie	19475	478	1787	79	2344	7746	11	1	7758	2292	12198.	299109	01	24..
August.	21059	276	1470	81	1827	8555	6	1	8562	3129	13111.	322430	97	24..
Septembrie.	21906	324	1849	23	2196	9140	5	2	9147	3223	14292.	346994	74	24..
Octombrie.	23129	502	2156	47	2765	9546	3	2	9551	3159	15172.	372636	07	24..
Noembrie.	23154	791	3242	6	4039	10137	—	4	10441	3242	16877.	427550	31	25..
Decembrie.	23681	1513	0046	8	7567	8099	—	1	8100	1366	17195.	470460	03	27..
Ianuarie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februarie.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	170795	10285	23174	571	34030	72053	64	473	73190	20993	124768.	3221288	35	25..

Până la finele anului se vor consuma aproximativ :

- 242.000 metri cubi de lemne;
- 100.000 tone lignit;
- 26 000 « păcură, și
- 50.000 « cărbuni străini.

Din totalul de 484 al locomotivelor noastre, 339 întrebunțează păcură, iar 18 sunt în curs de transformare.

* *
Comptul fondului de rezervă prezintă, la finele exercițiului 1900—1901, ca disponibilă suma de ei 1.518.932, bani 92; în realitate însă, suma disponibilă era mult mai mică; ea se compune din totalul economiilor realizate la lucrările terminate, lei 315.357, bani 99, și dintr'o sumă în tr'adevăr disponibilă de lei 164.514, bani 60. În total lei 479.872, bani 59.

Tot restul fondului nu mai poate fi considerat ca disponibil, de oare-ce i s'a dat o destinație și este angajat prin contracte pentru anume lucrări.

În ce privește reînnoirea materialului, durata unei mașini sau a unui vagon nu se poate precisa; ele se pot întrebunța la infinit, cât timp tipul e utilizabil. Se admite însă că, într'un timp de 25 de ani, o locomotivă sau un vagon e complet refăcut.

Curtea de compturi a aprobat toate bilanțurile administrațiunii căilor ferate până la 1898. De la 1899 înc-o se urmează conform noului regulament stabilit de acord cu Curtea de compturi, și care permite ca controlul ce'l exercită această înaltă Curte să fie făcut în același mod ca și pentru cele-alte administrațiuni ale Statului.

* *
Proiectul de buget pentru fixarea veniturilor și cheltuelilor căilor ferate pe exercițiul 1902—1903

prevede la venituri o diferență în plus de 629.500 lei; iar la cheltueli o diferență în minus de 499.376 lei față de exercițiul curent.

Totalul veniturilor e evaluat la 53.623.398 lei

Cheltuelile totale sunt evaluate la 33.864.299 lei.

În 1899 suma totală a veniturilor întregi administrațiuni a căilor ferate era evaluată la 62.700.859 lei iar cheltuelile la 45.647.289 lei.

În proiectul de buget pe viitorul exercițiu veniturile sunt calculate dupe veniturile realizate pe kilometru din diferite traficuri în ultimii ani și se găsesc chiar *sub mijlocia* celor zece exerciții din urmă,

Drept garanție despre exactitatea evaluărilor mai poate servi și faptul că venitul net, pe care'l va da bugetul în curs de aplicare, va întrece cu cel puțin 1 milion prevederile.

Se știe că în bugetul în curs de aplicare s'au realizat la cheltueli economii în sumă de 5.415.610 lei față de bugetul precedent; cu toată dorința de a mai realiza încă și altele, direcția căilor ferate a ajuns la convingerea că economiile «au atins o limită peste care nu s'ar mai putea trece fără ca să compromită regularitatea și siguranța serviciilor».

Dacă însă aplicarea viitorului buget va pune totuși în evidență puțința de a se mai realiza economii la unele capitole, tendința personalului superior de a comercializa cât mai mult exploatarea acestei administrațiuni, este o garanție că ele vor fi realizate și fără să fi fost prevăzute.

* *
Veniturile din exploatarea docurilor rămân aceleași ca în anul curent, adică de 1 427.500 lei, iar la cheltueli s'a prevăzut cifra de 805.929, cu o reducere de 36,847 lei asupra celei din bugetul în curs.