

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA TECNICĂ

Exploatarea Căilor ferate române ¹⁾

Compararea rezultatelor anului bugetar 1906/7, cu acele ale anului precedent, precum și cu mijlocia celor 5 ani precedenți (1901/2 până la inclusiv 1905/6)

Rezultatele financiare ale Căilor ferate române pentru anul de exercițiu 1906/7, au fost foarte favorabile din toate punctele de vedere și au întrecut chiar pe acele ale anului precedent, care fusese cele mai rodnice dobândite de la punerea în exploatare a drumurilor de fer în țară.

Locul întâiu în ordinea rezultatelor îl are acum anul 1906/7, al cărui venit brut a ajuns cifra rotundă de 76,₉ milioane lei, reprezentând ast-fel, față de anul precedent (70,₉ milioane lei) un spor de aproape 6 milioane, adică de 8,₄ ⁰/₁₀.

Acest spor se împarte ast-fel :

Un plus de 3,₀₀ milioane lei la traficul de călători, (25,₁₆ milioane față de 22,₁₆ milioane în anul precedent 1905/6).

Un plus de 2,₈₅ milioane lei la traficul mărfurilor de mică iu-teală, (45,₇₃ milioane față de 43,₃₈ milioane în 1905/6).

Un plus de 0,₃₁ milioane lei la traficul mărfurilor de mare iu-teală, 2,₄₄ milioane față de 2,₁₃ milioane în 1905/6).

Un plus de 0,₁₅ milioane lei la veniturile diverse, 2,₇₄ milioane față de 2,₅₉ milioane 1905/6) și

Un plus 0,₁₀ milioane lei la traficul de bagaje (0,₈₀ milioane față de 0,₇₀ milioane în 1905/6).

Această desvoltare a traficului, care se învederează și mai mult prin comparațiunea rezultatelor exercițiului de care dăm seamă, cu mijlocia aritmetică a rezultatelor perioadei de 5 ani precedenți

(1) După „Darea de seamă“ publicată de Direcțiunea generală a căilor ferate române.

1901/2—1905/6, este un corolar al dezvoltării continue a comer-
ciului interior și exterior al țării, provocată și ea, la rândul ei, de
propășirea rapidă a economiei agricole și industriale a țării.

În ceea-ce privește în special traficul de călători, sporul de 1
milion de călători (7,₆ milioane în anul de exercițiu față de 6,₆ în
anul precedent), urmează să se atribue peste o zecime vizitărei ex-
pozițiunii jubilară din 1906.

După statistica Ministerului de Finance, comerțul exterior s'a
ridicat în anul 1906 ca valoare, la aproape un miliard de lei (cifra
exactă este 913 milioane), iar cantitativ aproape la 5 milioane de
tone, cifre care până acum nu au fost nici odată atinse; admițând
că 80—90% din această cantitate a fost expedită pe distanțe mai
mari sau mai mici cu calea ferată, rezultă că a trebuit să transporte
numai pentru comerțul exterior o cantitate de cel puțin 4 milioane
tone de mărfuri = 400.000 vagoane din totalul de 6,₁ milioane tone.
Restul de 2,₁ milioane tone, reprezintă traficul mereu crescând interior.

Cantitatea transportului în anul de exercițiu 1906/7, este *cu
aproximativ 7% mai mare* de cât în anul precedent.

Cifrele cantităților de mărfuri transportate nu sunt suficiente
pentru aprecierea activității unei căi ferate, de oare-ce mai trebuie
ținut seamă de distanțele străbătute și de greutatea totală a vagoa-
nelor expediate încărcate, precum și de greutatea proprie a vagoa-
nelor cari au circulat goale până la locul de încărcare. De aceia se
admite ca unitate statistică tona-kilometrică, iar numărul tonelor-ki-
lometrice-brute poate singur servi ca criteriu pentru aprecierea tra-
valiului și a rezultatelor de exploatare a căii ferate.

În anul 1906/7 s'au efectuat pe Căile ferate române în traficul
de călători 872,₂ milioane
și în cel de mărfuri 2632,₁ „
în total . 3504,₃ „

de tone-brute-kilometrice, ceea ce reprezintă, față de anul precedent
(3122,₇ milioane) un plus de 12,₃%.

*Prin urmare plusului de 8,₄% cu care veniturile exercițiului
1906/7 întrec pe acele ale exercițiului precedent, îi corespunde un
plus de muncă de 12,₃%.*

Tabela următoare coprinde comparația rezultatelor anului de
care dăm seamă, atât cu acele ale anului precedent, cât și cu acele
ale mijlociei ultimilor 5 ani de la 1901/2 până la inclusiv 1905/6.

Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1901,2 până la inclusiv 1905,6.	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1905,6.	I. DATE GENERALE	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906,7.	Diferența exprimată în procente față de	
				anul 1905,6.	mijlocia celor 5 ani precedenți 1901,2—1905,6.
3 172	3 179	1. Lungimea liniilor C. F. R. . . . Kilometri	3 181	+ 0.06 %	+ 0.284 %
59 804 500	70 908 120	2. Venitul brut din toate traficurile . . . Lei	76 876 240	+ 8.42 %	+ 28.5 %
34 852 260	37 477 755	3. Totalul cheltuelilor de exploatare . . . »	43 075 002	+ 14.93 %	+ 23.6 %
24 952 240	33 430 365	4. Excedent de exploatare »	33 801 238	+ 1.11 %	+ 35.5 %
18 849	22 305	5. Venit brut de 1 kilometru de cale . . . »	24 167	+ 8.35 %	+ 28.2 %
10 985	11 789	6. Cheltueli " " " " " " . . . »	13 541	+ 14.86 %	+ 23.3 %
7 864	10 516	7. Excedent " " " " " " . . . »	10 626	+ 1.05 %	+ 35.1 %
58.034	52.854	8. Coeficientul de exploatare »	56.032	+ 6.01 %	- 4.438 %

Costul liniilor C. F. R. în exploatare până la finele anului 1906—1907

No. de ordine	L I N I I	Lungimea kilometrică	S u m a efectiv cheltuită in lei	OBSERVAȚIUNI
I. Linii ferate construite „à forfait“ pe seama statului				
1	București (g. Fil.) Giurgiu-Smârda (excl. Giurgiu-Bazin)	69. ⁸²¹	14 306 489	
2	Iași-Ungheni	21. ⁴¹⁹	4 611 006	
3	Ploești-Câmpina klm. 35. ⁶⁸⁹			
4	Câmpina-Sinaia ” 29. ⁵⁴³			
5	Sinaia-Predeal (incl. Predeal fr. 0. ³¹⁶ klm.) ” 19. ³⁸⁵	84. ⁶¹⁷	37 114 000	
	Total	175. ⁸⁵⁷	56 031 494	
II. Linii ferate răscumpărate de stat				
6	a) București (g. de N.) Buzău-Brăila-Galați-Bărboși-Bârlad	535. ⁴⁰¹	288 893 320	} Lei 9 985 320.—Casa de depuneri. ” 230 960 000.—Convers. Strusberg. ” 47 948 000.—Idem Priorități.
7	Brăila-Brăila-Port (4. ²⁸³ klm.)			
8	Galați-Galați-Port (1. ⁷³⁰ klm.)			
9	Tecuci-Roman			
10	Chitila-Pitești			
11	București (gara de Nord — București (Filaret)	98. ⁶⁰⁶		
12	Pitești-Vârciorova (inclusiv Vârciorova fr. 0. ⁹¹⁸ klm.)	6. ⁸⁹⁰		
	Total	273. ⁹⁸⁷	288 893 320	
13	b) Cernavoda-Constanța-port (linia veche)	64. ⁶⁷⁵	16 459 873	} Exclusiv refacerea liniei Saligny-Constanța-Port din creditul de 8 000 000 lei. Vezi No. 67.
	Total	979. ⁵¹⁵	305 353 193	
III. Linii ferate cu act de concesiune exploatare de stat				
14	Roman-Burdujeni	102. ⁴¹⁵	} 60 495 640	} Concesiunea Companiei „Lemberg-Cernăuți-Iași“ lei 8 960 000.—Buget. Lei 51 535 640.—Concesiunea L. C. I.
15	Pașcani-Iași	75. ⁷¹⁰		
16	Verești-Botoșani	44. ²³⁶		
	Total	222. ⁴¹¹	60 495 640	

IV. Linii ferate construite direct de Stat, precum și com-
 plectarea, refacerea sau îmbunătățirile făcute
 celor de sub No. I, II, III.

durilor și refacerea de gari și cantoane.

Suma cheltuită la început a fost de lei
 8 819 306, restul s'a cheltuit pentru re-
 facerea podurilor.

In această sumă se coprinde și costul à
 2 mari poduri peste Trotuș.

Lei 2 500 000 cheltuită cu lărgirea liniei și
 înlocuirea podurilor din care unul :
 Bistrița-Mare.

17	Buzău-Mărășești		90. ²⁷²	10 743 002
18	Câmpina-Doftana	klm. 5. ²⁵¹		
19	Buda-Slănic	" 34. ²⁰⁶	39. ⁴⁹⁷	5 650 000
20	Titu-Târgoviște		31. ¹⁹	1 649 947
21	Adjud-Târgul-Ocna		50. ¹¹²	5 998 669
22	Bacău-Piatra (Neamț)		57. ¹⁷⁵	4 574 773
23	Bârlad-Vaslui.		52. ¹²⁷	5 468 367
24	București (Gara de Nord)—Ciulnița	klm. 109. ⁰⁷³		
25	Chitila-Mogoșoia	" 8. ⁶³⁴		
26	Ciulnița-Fetești	" 37. ⁴⁸⁶	155. ¹⁰³	13 708 355
27	Mogoșoia-Obor		7. ⁵¹⁹	1 661 324
28	Ciulnița-Călărași (inclusiv Călărași-port)	klm. 30. ²¹¹		
29	Ciulnița-Slobozia	" 16. ⁷⁶⁷	46. ⁰⁷⁸	3 593 381
30	Făurei-Țândărei	klm. 58. ⁰⁴²		
31	Țândărei-Fetești	" 30. ⁵⁵³	88. ⁵⁹⁵	8 605 563
32	Piatra (Olt)-Drăgășani	" 34. ⁰¹⁰		
33	Piatra (Olt)-Corabia (inclusiv Corabia-Olt)	" 76. ²⁹³		
34	Drăgășani-Râmnicul-Vâlcea	" 52. ⁸³⁷		
35	Râureni-Ocnele-Mari	" 6. ⁶⁷²	169. ⁷⁶²	9 893 869
36	Costești-Roșiori	klm. 64. ⁷⁹²		
37	Roșiori-Turnul-Măgurele esclusiv Port	" 46. ⁹⁶⁴	111. ⁷⁴⁶	4 584 121
38	Golești-Câmpulung		54. ⁰⁷⁴	4 183 113
39	Dolhasca-Fălticeni		24. ⁸⁵¹	1 385 445
40	Filiași-Cărbunești	klm. 46. ⁰⁵³		
41	Cărbunești-Târgul-Jiu	" 23. ⁴⁵⁸	69. ⁵¹¹	3 984 745
42	Crasna-Dobrina	klm. 26. ⁹⁸⁶		
43	Dobrina-Huși	" 5. ⁵⁴⁰	32. ⁷²⁶	2 653 286

De reportat 1 082.¹⁰⁷ 88 337 960

No. de ordine	L I N I I	L u n g i m e a kilometrică	S u m a efectiv cheltuită în lei	OBSERVAȚIUNI
	Report	1 082. ⁷⁹⁷	88 337 960	
44	Leorda-Dorohoi	21. ⁴⁹²	2 379 275	
45	Târgoviște-Lăculețe klm. 13. ⁶⁴⁹			
46	Lăculețe Pucioasa „ 7. ⁴⁷¹	21. ⁰²⁰	2 768 619	
47	Vaslui-Iași	67. ⁷⁸⁶	9 535 169	Lucrări de consolidare importante și un tunel de 236 m.
48	Focșani-Odobesti	10. ⁷⁸¹	1 056 638	
49	Turnul-Măgurele-Turnul-Măgurele-Port	5. ²⁸⁰	786 218	In această lucrare intră și construcția podului peste Dunăre.
50	Fetești-Saligny	25. ⁶⁵⁷	34 995 844	Calafat-Port a costat lei 1 329 752.
51	Craiova-Calafat-Calafat-Port	106. ²⁹²	14 730 922	
52	Roșiori-Alexandria klm. 31. ²⁸⁷			
53	Alexandria-Smârdioasa „ 15. ⁷⁶⁶			
54	Smârdioasa-Zimnicea „ 26. ²⁶⁴	73. ³⁰⁷	7 614 204	
55	Dorohoi-Rediu klm. 90. ⁷⁵⁹			
56	Larga-Cucuteni „ 20. ⁷²⁹			
57	Rediu-Larga „ 28. ⁴⁷⁸	139. ⁰⁹⁶	24 106 781	In această sumă intră și costul unui tunel de 942 m. și numeroase poduri peste Jijia.
58	Ramificația Ramadan klm. 1. ⁰⁶²			
59	Giurgiu-Bazin „ 4. ¹⁵⁷	6. ¹¹⁹	644 381	
60	Râmnicul-Vâlcea-Jiblea klm. 16. ²²⁵			
61	Jiblea-R.-Vadului-fruntarie „ 45. ⁷¹⁷	61. ⁹⁴²	24 821 083	In această sumă intră și diverse lucrări efectuate pe porțiunea : Jiblea, R.-Vadului și consolidarea podului Olt la Drăgășani în valoare de lei 1 286 109.
62	Pitești-Curtea-de-Argheș	38. ⁴⁵⁵	7 887 846	
63	Galați-Ghibărteni-Berești	78. ⁰⁵⁹	26 614 444	
64	Târgul-Ocna-Comănești klm. 23. ⁴⁵³			
65	Comănești-Palanca-fr. „ 32. ⁵¹⁰			
66	Comănești-Moinești „ 7. ⁶⁸⁴	63. ⁶²⁷	24 395 726	
	Total	1 802. ⁵⁷⁰	270 675 110	

V. Diferite lucrări și complectări executate de către
Stat privind toate liniile, precum și refaceri de gări, poduri
de fier, cumpărare de material rulant și studii

67	Refacerea liniei Saligny-Constanța-Port	6 389 742
68	Studii de căi ferate	1 375 523
69	Gara centrală și Atelierele București și Iași	12 714 028
70	Material rulant	28 219 376
71	Stații Diverse	1 462 532
72	Stațiile Tecuci și Adjud	1 213 189
73	Stația Burdujeni	3 153 689
74	„ Râmnicul-Sărat	1 156 542
75	„ Ploești	951 572
76	„ Iași	421 002
77	Gara de triaj Brăila	998 870
78	Stația Azuga și studiul silozurilor	725 327
79	Linia a doua Chitila Crivina	1 539 572
80	Tunelul Barboși	400 000
81	Reconstrucția podurilor pe liniile principale	13 871 914
82	Podul de la Cosmești și podul peste Argeș la Pitești	3 088 183
83	Centralizarea macazurilor în 68 de stații (830 ace)	4 455 437
84	Cărămidăria Ciurea	554 098
85	Pepiniera Ciurea	46 964
86	Clădirile din Pașcani	130 130
87	Exproprieri de linii de interes local și general	* 381 543
88	Refacerea podului Grozăvești (București-Giurgiu)	49 960
89	Sporirea Gărei de Nord din București	1 237 542
90	Alimentația Stațiunii București	175 415
91	Gara de triaj „Ploești“	664 718
92	Studii pentru dublarea liniei Ploești-Câmpina	16 511
	Total	85 393 179

		Lei
*) Exprop. liniei	Buc.-Fetești . .	8 004
„	Golești-C.-Lung	19 887
„	Bârlad-Vaslui .	40 262
„	Dolhasca-Fălt .	2 987
„	Filiași-T.-Jiu .	18 278
„	Vaslui-Iași . .	12 115
„	Leorda-Dorohoi	14 496
„	Crasna-Huși . .	4 013
„	Bacău-P.-Neamț	86 837
„	Costești-T.-Măg.	60 089
„	Titu-Iărgoviște.	16 287
„	R.-Vâlcea-Pia- tra-Olt-Caracal.	98 288
	Total gen. . .	381 543

No. de ordine	L I N I I	L u n g i m e a kilometrică	S u m a efectiv cheltuită în lei	OBSERVAȚIUNI
RECAPITULAȚIE				
I.	Liniile ferate construite : „à forfait“ pe seama Statului . .	175. ⁸⁵⁷	56 031 494	Sumele efective cheltuite pentru diferite linii, s'au luat din lucrarea intitulată : „Lucrările Publice și exploatarea Căilor ferate române“ publicată de societatea Politehnică.
II.	„ „ răscumpărate de Stat	979. ⁵¹⁵	305 353 193	
III.	„ „ cu acte de concesiune exploatare de Stat . .	222. ⁴¹¹	60 495 640	
IV.	„ „ construite direct de Stat	1 802. ⁵⁷⁰	270 675 110	
V.	„ „ Diferite lucrări, refaceri de linii, gări, poduri, material rulant, studii de căi ferate, ș. c. l.		85 393 179	
	Total general . . .	3 180. ⁴⁰³	777 948 616	Suma efectiv cheltuită. *)
**	Capitalul nominal total al costului liniilor C. F. R. Lei . .		891 918 088	

*) Sumele efectiv cheltuite din diferitele fonduri extrabugetare, precum : credite speciale și extraordinare, fondul de rezervă al C. F. R. și excedente bugetare ale statului, pentru diferitele lucrări executate pe liniile C. F. R. și pentru comande de material rulant etc., cu privire la serviciul de întreținere, de Ateliere și Tracțiune, nu sunt cuprinse în acest tablou cu începere de la anul 1900.

**) Capitalul nominal s'a obținut, sporind totalul sumei efectiv cheltuite pentru construcția tuturor liniilor C. F. R. cu 14,65% / .

Acest coeficient reprezintă diferența între valoarea nominală, a tuturor împrumuturilor contractate de statul Român și cursul de emisiune, cu care s' a putut plasa acțiunile pe diferite piețe. Aceste date s'au luat din raportul general asupra proiectului de buget general al statului pe exercițiul 1902—1903.

Din cifrele de mai sus reese că, în anul 1906/7, cheltuelile de exploatare în sumă de 43,₁ milioane lei, au întrecut pe acele din anul precedent, (37,₅ mil.) cu 5,₆ milioane, adică cu aproape 15⁰/₀, ast-fel că excedentul de exploatare realizat în sumă de 33,₈ milioane lei, față de 33,₄ milioane cât a fost anul precedent, este numai cu 0,₄ milioane lei mai mare.

De asemenea coeficientul de exploatare, adică raportul între cheltuelile și veniturile brute s'a urcat în anul 1906/7 la 56.₀₃₂, pe când în anul precedent era numai 52,₈₅₄.

Această sporire a cheltuelilor se explică nu numai prin faptul că fie-care sporire de trafic trage după sine neapărat și o sporire a cheltuelilor, dar și prin împrejurarea că în anul 1906/7, administrațiunea a trebuit să facă față unor cerințe cu totul extra-ordinare.

În urma dezvoltării treptate a traficului, care s'a accentuat mai cu seamă de la începutul anului 1905, a rezultat un spor de muncă atât în serviciul executiv, cât și în biurourile administrațiunei centrale, care a făcut inevitabil un spor însemnat de personal de toate categoriile și aceasta cu atât mai mult, cu cât personalului executiv, care este cel mai împovărat ca serviciu, trebuia să i se reducă orele de muncă. Pe lângă aceasta a trebuit mărită și retribuțiunea personalului, absolut neîndestulătoare față cu greutățile din ce în ce mai împovărătoare ale traiului.

Prin aceasta se explică faptul că cheltuelile pentru salariarea personalului au atins, în anul 1906/7, cifra de 26,₁ milioane lei față de 23,₇ milioane din anul precedent, ceea-ce reprezintă un plus de lei 2,₄ milioane sau 10,₁⁰/₀.

O creștere mai însemnată de cheltueli o întâlnim și la material (17 milioane lei în anul 1906/7 față de 13,₈ milioane din anul precedent, adică un spor de 3,₂ milioane = 23,₂⁰/₀), care creștere este provocată nu numai de dezvoltarea traficului, ci mai mult de scumpirea considerabilă a materialului din țară și din străinătate, la care a contribuit și urcarea drepturilor de intrare prin noul regim vamal, pus în aplicare în primăvara anului 1906.

Ca exemple ale scumpirei materialului, menționăm unele din articolele, pe care calea ferată le întrebunțează în cantități mai mari : cărbunii s'au scumpit cu 5⁰/₀, șinele cu 7⁰/₀, tuciul cu 9⁰/₀, traver-

sele cu 17^o/_o, ferul în bare cu 20^o/_o, cocsul cu 22^o/_o, plăcile cu 34^o/_o, lemnele de foc cu 43^o/_o, cositorul cu 53^o/_o etc. (1)

Însă cu toată înrâurirea nepriincioasă a acestor împrejurări asupra cheltuelilor și a coeficientului de exploatare, totuși acest din urmă poate susține cu succes comparațiunea cu coeficienții de exploatare a unui lung șir din anii precedenți.

Într'adevăr, dacă considerăm perioada de la 1878 până la 1905/6, adică un interval de 28 de ani, coeficienții de exploatare au fost mai mari de cât al anului 1906/7, în 26 ani n'au variat de cât de la 56._{5,50} până la 82._{2,40}; numai în anul 1883 și 1905/6 au fost mai mici.

Mijlocia aritmetică a ultimilor 10 ani (1896—1905/6 inclusiv) este 65,_{9,63}; a ultimilor 20 ani (1886—1905/6 incl.) este 65,_{9,12} și a întregii perioade de 28 ani (1878—1905/6 incl.) este 64,_{8,69} pe când coeficientul de exploatare pentru anul de care dăm seama este numai 56,_{10,29}. Este deci evident că cu toată povara împrejurărilor arătate, gestiunea anului 1906/7 a dat roade bune.

*
* * *

Sporul de venituri al Căilor ferate, ce s'a realizat în anul 1906/7, se datorește în locul întâi *traficului de călători*, la care, cum se arată în tabloul de mai jos, s'a manifestat atât cu privire la numărul persoanelor expediate în toate cele 3 clase, cât și la lungimea distanțelor străbătute, ba chiar și cu privire la biletele de abonament de care publicul s'a folosit pe o scară mult mai întinsă de cât în anii trecuți.

(1) A mai contribuit într'un grad oare-care la urcarea cheltuelilor și deci la scăderea excedentului din anul 1906/7, numărul considerabil de transporturi militare și de trenuri militare cari au circulat pe întreaga linie.

În afară de transportul trupelor și a materialelor cu ocaziunea manevrelor din toamna 1906, au mai fost necesare în luna Martie 1907, îndrumări de numeroase trenuri speciale militare pentru potolirea răscoalelor țărănești.

Din această cauză au fost puse în circulațiune în luna Martie 1907, nu mai puțin de cât 308 trenuri militare cu 4353 vagoane cu un parcurs de peste 11 milioane tone-brute-chilometrice.

Tot în această lună s'au mai expediat în afară de trenurile de mai sus încă un număr de 78.000 militari cu trenurile ordinare de persoane.

Pentru toate aceste transporturi militare, cari conform legii se efectuează fără nici o taxă, nu figurează în compturile căii ferate de cât cheltuelile (tracțiunea, costul materialului, etc.) nu însă și echivalentul corespunzător de venituri.

Creșterea numărului de călători se datorește curentului mai intensiv de călători spre și de la București cu ocaziunea expoziției și mai ales recoltei abundente din anul 1906, precum și propășirii industriilor care atrage după sine totdeauna și o sporire mai mult sau mai puțin importantă a traficului de călători.

Numai în ceea-ce privește venitul mijlociu, raportat la un călător, se observă față cu anul precedent, o mică scădere de la lei 3.₉₅ la lei 3.₃₁, ceea-ce însă se explică prin faptul că la călătorii pe distanțe mai mari, taxa unitară de persoană-kilometrică este mai redusă.

Tarifele de călători au rămas neschimbate. Chestiunea reducerii generale a acestor tarife, care preocupă în mod continuu publicul călător, a fost discutată în mod mai stăruitor în anul 1906/7 susținându-se vechia părere ca ori-ce reducere a tarifului precum și înființarea de bilete de dus și de întors cu preț redus în toate relațiunile, ar trebui să aibă de efect nu numai mărirea circulației ci și sporirea veniturilor Căilor ferate.

Anul de jubileu 1906 în cursul căruia s'au acordat în mod general pentru anumite epoce, reduceri însemnate pentru a înlesni vizitarea expoziției din București, adică 30 % din tariful trenurilor de persoane în lunile Iunie până la Octombrie, 50 % cu începere din această din urmă lună până la închiderea expoziției și 75 % pentru săteni, funcționari rurali și diferite societăți și grupe din țară și țările vecine, ne-a procurat elementele necesare pentru a examina din nou această chestiune, altmintrelea de mult studiată.

Rezultatul acestui studiu amănunțit a fost că în împrejurările în care se desfășoară traficul de călători în țara noastră, reducerea tarifului actual ar avea de efect numai sporirea numărului călătorilor și a cheltuelilor corespunzătoare, nu însă și cea a veniturilor căii ferate; din contra, o asemenea măsură ar da loc la o scădere a veniturilor nete a căilor noastre ferate.

Din calculele comparative făcute, rezultă că în România prețul de transport pe drumul de fer pentru călători este deja mai redus de cât în Germania, Franța, Elveția, Italia și Bulgaria; în ceea-ce privește celelalte state, costul de transport numai pentru unele distanțe e mai scăzut și numai în Ungaria prețul de călătorie pentru toate clasele și distanțele este mai redus de cât în România.

Pentru a ne putea da seamă de efectele reducerilor acordate pentru expozițiunea din București dăm următorul tablou:

Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1901,2 până la inclusiv 1905,6	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1905,6	II. TRAFICUL DE CĂLĂTORI	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906,7	Diferența exprimată în procente față de	
				Anul 1905,6	Mijlocia celor 5 ani precedenți 1901,2—1905,6
193 564	235 422	1. Călători transportați pe liniile C. F. R. (cifră absolută).	282 723	+ 20. ⁰⁰ %	+ 46. ⁷ %
814 281	940 334	(Cl. I-a Numărul	1 097 822	+ 16. ⁷⁵ "	+ 34. ⁸ "
4 756 725	5 415 068	(" II-a "	6 219 420	+ 14. ⁸⁵ "	+ 30. ⁸ "
5 764 570	6 590 824	(" III-a "	7 599 965	+ 15. ³¹ "	+ 31. ⁸ "
		Total :			
62	75	2. Călători transportați de un kilometru de cale.	90	+ 20. ⁰⁰ "	+ 45. ² "
259	299	(Cl. I-a "	349	+ 16. ⁷² "	+ 34. ⁰ "
1 516	1 722	(" II-a "	1 978	+ 14. ⁸⁷ "	+ 30. ⁵ "
1 837	2 096	(" III-a "	2 417	+ 15. ³¹ "	+ 31. ⁶ "
		Total :			
22 928 982	27 843 690	3. Persoane-kilometri pe întreaga linie.	33 764 414	+ 21. ²¹ "	+ 47. ³ "
80 894 222	94 502 016	(Cl. I-a Pers.-kilm.	112 430 170	+ 18. ⁰⁷ "	+ 39. ⁰ "
294 600 827	340 078 887	(" II-a "	393 596 827	+ 15. ⁷⁴ "	+ 33. ⁰ "
398 424 031	462 424 593	(" III-a "	539 791 411	+ 16. ⁷³ "	+ 35. ⁵ "
		Total :			
7 305	8 853	4. Persoane-kilometri de 1 kilometru de cale.	10 739	+ 21. ³⁰ "	+ 47. ⁰ "
25 775	30 049	(Cl. I-a "	35 760	+ 19. ⁰¹ "	+ 38. ⁷ "
93 870	108 133	(" II-a "	125 190	+ 15. ⁷⁷ "	+ 23. ⁴ "
126 950	147 035	(" III-a "	171 689	+ 16. ⁷⁷ "	+ 35. ² "
		Total :			

2 064 655	2 511 020	5. Venitul din traficul de călători, (cifra absolută).	(Cl. I-a	Lei	2 903 099	+ 15.61	%	+ 40.6	"
5 040 625	5 877 069		(" II-a	"	6 652 480	+ 13.19	"	+ 32.0	"
12 120 964	13 717 843		(" III-a	"	15 609 527	+ 13.79	"	+ 28.8	"
19 226 244	22 105 932		Total :	"	25 165 106	+ 13.84	"	+ 30.9	"
658	798	6. Venit de 1 kilometru de cale.	(Cl. I-a	"	923	+ 15.10	"	+ 40.3	"
1 606	1 869		(" II-a	"	2 116	+ 13.22	"	+ 31.8	"
3 862	4 362		(" III-a	"	4 965	+ 13.82	"	+ 28.6	"
6 126	7 029		Total :	"	8 004	+ 13.87	"	+ 30.7	"
10.06	10.17	7. Venit de 1 călător.	(Cl. I-a	"	10.27	- 3.75	"	- 3.7	%
6.19	6.25		(" II-a	"	6.06	- 3.04	"	- 2.1	"
2.55	2.55		(" III-a	"	2.61	- 0.79	"	- 1.6	"
3.33	3.35		Total :	"	3.11	- 1.19	"	- 0.6	"
9.009	9.018	8. Venit de 1 călător și 1 kilometru.	(Cl. I-a	Bani	8.598	- 4.06	"	- 4.0	"
6.255	6.219		(" II-a	"	5.917	- 4.80	"	- 5.1	"
4.120	4.034		(" III-a	"	3.966	- 1.18	"	- 3.7	"
4.829	4.780		Total :	"	4.112	- 2.47	"	- 3.5	"
118.4	118.3	9. Distanța medie par- cursă de fie-care călător.	(Cl. I-a	Km.	119.4	+ 0.93	"	+ 0.8	"
99.3	100.5		(" II-a	"	102.4	+ 1.89	"	+ 3.1	"
61.9	62.8		(" III-a	"	63.3	+ 0.80	"	+ 2.3	"
69.0	70.2		Total :	"	71.0	+ 1.14	"	+ 2.9	"
710	1 000	10. Bilete de abona- ment vândute.	(Cl. I-a	Câtime	1 406	+ 40.00	"	+ 98.0	"
2 295	3 329		(" II-a	"	4 348	+ 30.11	"	+ 89.5	"
1 371	2 118		(" III-a	"	2 298	+ 8.50	"	+ 67.6	"
4 376	6 447		Total :	"	8 052	+ 24.90	"	+ 84.0	"

L U N A	TARIFUL DE CĂLĂTORI DE LA TOATE STAȚIUNILE C. F. R. LA BUCUREȘTI							
	NUMĂRUL DE CĂLĂTORI				V E N I T			
	1905/6	1906/7	Diferența	Raport la ‰	1905/6	1906/7	Diferența	Raport la ‰
Aprilie	38 653	51 674	+ 13 021	33. ₀₈	250 090	347 441	+ 97 351	38. ₉₂
Maiu	52 742	56 544	+ 3 802	7. ₂₀	351 325	388 011	+ 36 686	10. ₄₄
Total . . .	91 395	108 212	+ 16 823	18. ₄₀	601 415	735 452	+ 134 037	22. ₃₈
Iunie	41 819	44 254	+ 2 435	5. ₈₂	264 513	282 569	+ 18 056	6. ₈₂
Iulie	43 651	46 543	+ 2 892	6. ₀₂	251 061	247 281	— 3 780	—1. ₅₀
August	47 369	61 481	+ 14 112	29. ₇₃	284 318	335 598	+ 51 280	18. ₀₃
Septembrie.	60 736	96 929	+ 36 193	59. ₉₄	382 074	532 548	+ 150 474	39. ₉₈
Octombrie	47 795	90 143	+ 42 348	88. ₀₀	317 511	391 378	+ 73 867	23. ₂₆
Noembrie	51 525	73 200	+ 21 675	42. ₀₆	325 366	313 218	— 12 148	—3. ₇₃
Total . .	292 895	412 550	119 655	40. ₈₅	1 824 843	2 102 592	+ 277 749	15. ₂₂
Decembrie	43 409	44 502	+ 1 093	2. ₅₁	273 306	290 224	+ 16 918	6. ₁₀
Totalul pe Aprilie, Maiu și Decembrie .	134 804	152 720	+ 17 516	13. ₂₉	874 721	1 025 676	+ 150 955	17. ₂₅

În acest tablou se arată traficul de călători la București cu începere de la 1 Aprilie 1906 până la 1 Ianuarie 1907 adică pe 3 luni fără reducere de tarif (Aprilie, Mai și Decembrie) și pe 7 luni cu tariful redus (Iunie-Noembrie) în comparație cu lunile corespunzătoare din anul precedent.

Traficul de călători pentru București în lunile Iunie-Noembrie inclusiv s'a sporit în anul 1906 față cu anul 1905 cu 119 655 călători ceea-ce reprezintă un spor de călători de 40.₈₅% în raport cu numărul lor din anul 1905.

Pe aceeași perioadă venitul s'a sporit cu 277 749 lei adică cu 15.₂₂%.

În lunile Aprilie, Mai și Decembrie, *când tariful nu era redus*, numărul călătorilor pentru București s'a sporit cu 17 916 în anul 1906 față cu anul 1905 adică cu 13.₃%, iar venitul cu 150 955 lei adică cu 17.₂₅%.

De aci rezultă că, deși pe timpul expoziției sub regimul tarifului redus sporul numărului de călători a fost mult mai mare în raport cu acel ce a rezultat în lunile cele-lalte ale anului, totuși sporul de venit pe acea perioadă a fost mai mic ca în cele-lalte luni, așa că înlesnirile făcute pentru călători la expoziție, a făcut ca creșterea de venituri, să fie *mai mică*, de cât aceea ce ar fi rezultat cu tarifele normale aplicate la sporul normal de călători fără expoziție.

Acest rezultat este confirmat prin faptul că, în anul 1905/6 sub regimul tarifului normal, media numărului de călători în lunile Iunie-Noembrie a fost de 48 482 adică mai mare de cât în lunile Aprilie, Mai și Decembrie când a fost numai de 44 934.

Este dar evident că reducerile pentru expoziție *au produs o pierdere de venit* pentru Calea ferată, sporul de venit realizat în timpul expoziției față de anul precedent fiind de 15%, pe când sporul de venit ce ar fi trebuit să se realizeze în mod normal în acest timp cu taxele normale, ar fi fost de cel puțin 17%.

Această micșorare de venituri se observă mai cu seamă în luna Iulie, când reducerea acordată pentru expoziție era de 30% și numărul călătorilor deși sporise cu 2 892, venitul nu numai că nu s'a sporit, dar s'a micșorat chiar cu 3 780 lei în raport cu acela al aceleiași luni din anul precedent; asemenea și în luna Noembrie când reducerea fiind de 50% numărul călătorilor la București s'a sporit cu 42.₀₀%, iar veniturile au scăzut cu 12 148 lei față cu luna corespunzătoare din anul 1905.

Trebue să adăogăm că micșorarea venitului a fost însoțită de mărirea cheltuelilor prin sporirea tonajului trenurilor și prin îndrumarea de trenuri speciale devenite necesare spre a se transporta numărul mare de călători cu reducere de 75 % din tariful normal; ast-fel în lunile Iunie-Noembrie s'au făcut cu 23 000 trenuri-kilometrice mai mult de cât în perioada corespunzătoare din 1905/6, ceea ce reprezintă o cheltuială aproximativă de 50 000 lei. Dacă adăugăm această cheltuială la pierderea de venit de 2 % sau 36 000 lei, rezultă că sacrificiul făcut din venitul Căilor ferate este de cel puțin 86 000 lei.

Aceste explicațiuni nu au de scop de a susține că s'ar fi făcut o greșeală prin reducerea tarifelor pentru expoziție, de oare-ce cu drept cuvânt la facerea acestei înlesniri s'a avut în vedere considerațiuni de un ordin mai înalt, de cât acel pur fiscal; era însă necesar de a stabili că chiar într'un caz special, când se oferea publicului un motiv de a călători din cele mai atrăgătoare, reducerea tarifului nu a fost folositoare pentru Căile ferate și de a se dovedi încă odată mai mult, că nu se poate susține că se va produce cu certitudine o sporire de venituri ori de câte ori se vor reduce tarifele de călători.

*
* *

Dezvoltarea generală a traficului pe Căile ferate, se manifestează în mod foarte pronunțat la *traficul de bagaje*, precum și la acel de mărfuri de *mare iuțeală*; deși privit din punctul de vedere financiar, aceste ramure de trafic nu contribue de cât în măsură restrânsă la sporul general al veniturilor Căilor ferate.

În traficul de bagaje, sporul traficului în anul 1906/7, s'a urcat față cu anul precedent, ca cantitate transportată la 1567 tone = 11.35 %₀, iar ca venit 97 204 lei = 13.87 %₀.

Asemenea și în traficul de mărfuri de mare iuțeală, rezultatele de exploatare pe 1906/7 arată față cu anul 1905/6, un plus de 7239 tone = 12.99 %₀ ca cantitate și 309 902 lei = 14.33 %₀ ca venit.

În ceea-ce privește traficul de bagaje, sporul de venituri realizat se datorește mai cu deosebire faptului, că în timpul expozițiunii, publicul a făcut pe o scară mai întinsă uz de măsura înființată în anul 1901, că coletele mici de mărfuri sau de articole ușoare supuse stricăciunii, pot fi expediate, în anumite condițiuni, ca bagaje, cu trenurile de persoane, fără ca să fie necesară îndeplinirea formalităților de predare mai complicată, pentru transporturile de mare iuțeală și fără ca coletele să fie însoțite de un călător.

Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1901/2 până la inclusiv 1905/6	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1905/6	III. CANTITĂȚI, TONE-KILOMETRI, VENIT, DISTANȚE, ETC.	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906/7	Diferența exprimată în procente față de	
				anul 1905,6	mijlocia celor 5 ani precedenți 1901/2—1905,6
11 369	13 567	Cantitatca transportată Tone	15 134	+ 11.1 %	+ 33.1 %
1 956 771	2 560 720	Tone-kilometri "	2 885 073	+ 13.4 %	+ 47.4 %
623	811	Tone-kilometri de 1 km. lungime de cale . "	918	+ 13.4 %	+ 47.4 %
578 730	700.730	Venit Lei	797 934	+ 13.9 %	+ 37.9 %
194	223	Venit de 1 km. de cale "	551	+ 13.4 %	+ 36.4 %
30	27	Venit de 1 tonă-kilometrică Bani	28	+ 3.7 %	— 6.7 %
171	188	Distanța medie parcursă de fie-care tonă. "	191	+ 1.7 %	+ 11.7 %
43 357	55 730	Cantitatea transportată Tone	62 969	+ 12.00 %	+ 45.2 %
7 892 917	10 730 932	Tone-kilometri "	11 547 429	+ 7.01 %	+ 46.3 %
2 488	3 375	Tone-kilometri de 1 kl. lungime de cale "	3 630	+ 7.56 %	+ 45.9 %
1 644 059	2 132 440	Venitul Lei	2 442 342	+ 14.53 %	+ 48.6 %
518	671	Venit de 1 kl. de cale "	768	+ 14.46 %	+ 48.3 %
21	20	Venit de 1 tonă-kilometrică Bani	21	+ 5.00 %	—
181	192	Distanță medie parcursă de fie-care tonă . Km.	183	— 4.78 %	+ 1.1 %

În traficul de mare iuțeală contingentul cel mai mare, care a contribuit la sporul veniturilor, l'a dat, ca și în anul precedent, piscicultura care se află în dezvoltarea mereu crescândă. Tot ast-fel traficul cu așa denumite „colete cu timbru de francare“ (adică colete între 5 și 10 kg. greutate, care se expediază pentru toate stațiunile din țară cu trenuri de persoane, fără vre-o altă formalitate de cât aplicarea unui timbru de francare de 1 leu) s'a dezvoltat în mod considerabil.

*
* *

Din toate punctele de vedere, *traficul de mărfuri de mică iuțeală*, este *ramura cea mai importantă* a activității Căilor ferate și efectuarea promptă a transporturilor de mică iuțeală, provoacă dificultăți mai mari de cât toate celelalte ramuri de traficuri. Venitul din acest trafic formează în anul acesta 59.49% din veniturile totale ale administrațiunei; *) ele au atins în cifră rotundă 45.73 milioane lei adică cu 2.35 milioane, sau 5.43% mai mult de cât în anul precedent.

Fie-care tonă de mărfuri de mică iuțeală, expediată în anul 1906/7, a adus căii ferate în termen mediu, un venit brut de lei 7.60, iar numărul total al tonelor transportate a crescut la cifra de 6.02 milioane, adică a fost cu 0.33 milioane de tone mai mare de cât în anul 1905/6.

Pentru a ne putea da compt, de creșterea cantității venitului la aceste ramuri de trafic precum și în ce anume grad a variat traficul diferitelor articole de transport sau grupe de articole, s'a întocmit următoarele tablouri comparative.

Spor mai însemnat prezintă în anul acesta, față de anul precedent, următoarele articole: Produse măcinate 22.73%, petroleu și derivate 27.84%, lemne de foc 32.70%, ciment 36.92%, spirt, țuică, bere 30.35%, vin 23.60%, butoaie goale 24.06%, fer în vagoane complete 13.16%, ouă 45.82%, tutun 16.60%, sare 5.00% și hârtie, imprimare 5.77%.

*) Raportul veniturilor diferitelor ramuri de traficuri la veniturile totale ale căilor ferate totale este de:

	1906 7
Traficul de mică iuțeală . . .	59.49 %
„ „ călători „ . . .	32.74 „
Diverse venituri . . .	3.56 „
Traficul de mare iuțeală . . .	3.17 „
Traficul de bagaje . . .	1.04 „
	100.00 %

Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1901 2 până la inclusiv 1905 6	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1905 6	V. TRAFICUL DE MĂRFURI DE MICĂ IUȚEALĂ	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906 7	Diferența exprimată în procente față de	
				anul 1905 6	mijlocia celor 5 ani precedenți 1901 2—1905 6
4 824 208	5 691 813	1. Cantitatea transportată Tone	6 021 057	+ 5.78 %	+ 24.8 %
729 255 550	920 494 879	2. Tone-kilometri „	940 434 750	+ 2.16 %	+ 28.9 %
229 827	289 555	3. Tone-kilom. pe 1 km. lung. de cale . „	295 641	+ 2.10 %	+ 28.6 %
36 068 412	43 374 845	4. Venitul Lei	45 730 429	+ 5.48 %	+ 26.8 %
7. 47	7. 13	5. Venitul de o tonă transportată . . „	7. 10	- 0.26 %	+ 1.7 %
11 368	13 644	6. Venit 1 km. de cale „	14 376	+ 5.30 %	+ 29.6 %
5/0	4. 7	7. Venit de 1 tonă-kilometrică Bani	4. 9	+ 4.26 %	- 2.0 %
151	162	8. Dist. medie parcursă de fie-care tonă. Km.	156	- 3.70 %	+ 3.3 %
2 287 054	2 594 172	9. Diverse venituri Lei	2 740 428	+ 5.13 %	+ 19.8 %
721	816	10. Pe 1 kilometru de cale „	862	+ 5.64 %	+ 19.5 %

Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1901/2 până la inclusiv 1905/6	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1905/6	VI. SPECIFICAREA ARTICOLELOR PRINCIPALE TRANSPORTATE PE C. F. R. CU MICĂ IUȚEALĂ	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906/7	Diferența exprimată în procente față de	
				anul 1906/7	mijlocia celor 5 ani precedenți 1901,2—1906/7
2 069 937	2 326 331	1. Cereale, oleoginoase, leguminoase. . . Tone	2 359 368	+ 1.42 %	+ 14.0 %
100 295	111 256	2. Produse măcinate "	136 544	+ 22.73 %	+ 36.1 %
117 565	116 939	3. Cărbuni de piatră, coks și similare "	116 867	+ 0.80 %	+ 0.6 %
306 205	469 673	4. Petroleu, păcură (țiței) catran, reziduri "	600 371	+ 27.84 %	+ 96.1 %
599 842	738 172	5. Lemne de construcție și de lucru "	770 982	+ 4.44 %	+ 28.5 %
371 705	334 906	6. Lemne de foc "	444 416	+ 32.70 %	+ 19.6 %
17 552	26 503	7. Ciment, beton și cărămizi refractare "	36 288	+ 36.92 %	+ 106.7 %
76 911	85 616	8. Pietre cioplite, lucrate simplu, cărămizi de tot felul, var, ipsos, ardezie "	87 094	+ 1.73 %	+ 13.2 %
317 455	407 320	9. Bazalt, nisip, lut, prundiș, petre necioplite "	422 144	+ 3.64 %	+ 33.0 %
88 948	89 691	10. Sare "	94 177	+ 5.00 %	+ 5.9 %
102 105	141 943	11. Sfeclă "	106 790	- 2.47 %	+ 4.5 %
6 294	8 309	12. Spirt, țuică, bere, oțet "	10 831	+ 39.35 %	+ 72.1 %
63 969	62 660	13. Vin "	77 447	+ 23.60 %	+ 21.1 %
10 721	12 715	14. Butoaie goale "	15 774	+ 24.06 %	+ 47.1 %
15 919	15 974	15. Fân, pae și apă "	10 094	- 36.81 %	- 36.6 %
39 323	51 438	16. Rămășițe, îngrășăminte, coji de arbori "	41 848	- 1.86 %	+ 6.4 %
28 911	46 930	17. Mașini agricole "	37 092	- 20.96 %	+ 28.3 %
64 346	139 573	18. Fer în vagoane complete "	157 943	+ 13.16 %	+ 145.5 %
22 090	29 799	19. Zahăr "	24 870	- 16.54 %	+ 12.6 %
5 597	8 638	20. Pește de tot felul "	8 114	- 6.07 %	+ 45.0 %
5 356	8 559	21. Sticle și articole de sticle "	7 367	- 15.11 %	+ 37.5 %
7 616	10 297	22. Hârtie și imprimate "	10 891	+ 5.77 %	+ 43.0 %
4 134	4 991	23. Nuci "	4 643	- 6.97 %	+ 12.1 %
5 079	3 732	24. Ouă "	5 442	+ 45.82 %	+ 7.1 %
6 355	6 729	25. Tutun "	7 845	+ 16.60 %	+ 23.4 %
41 772	42 542	26. Articole de cl. III în vag. complete inclusiv tarife speciale "	37 594	- 11.63 %	- 10.0 %
85 399	109 571	27. Mărfuri colete de clasa tarifară a II în mare cantitate art. industriale "	90 995	- 16.95 %	+ 6.8 %
173 314	197 571	28. Mărfuri colete de clasa tarifară I "	180 541	- 8.2 %	+ 4.2 %
37 708	46 911	29. Alte mărfuri de vagoane complete "	40 906	- 13.01 %	+ 8.8 %

Scăderi față de anul precedent, se constată la următoarele categorii de mărfuri : fân și pae 36.₈₁⁰/₀, mașini agricole 20.₉₀⁰/₀, zahăr 16.₅₄⁰/₀, sticlă și articole de sticlă 15.₁₁⁰/₀, nuci 6.₉₇⁰/₀, articole de clasa III 11.₆₃⁰/₀, articole de clasa II 16.₉₅⁰/₀, articole de clasa I 8.₆₂⁰/₀, alte mărfuri în vagoane complete 13.₀₁⁰/₀, și în fine pește de tot felul 6.₀₆⁰/₀.

*
* *

Transporturile de cereale și produse măcinate, care formează contingentul cel mai însemnat în traficul de mărfuri de mică iuțeală, a fost în anul 1906/7 de 2 495 912 tone sau 41.₄₆⁰/₀ din total și ca atare merită să ne oprim la acest articol principal al exploatării Căilor ferate, cercetând întru cât contribuie venitul din acest fel de transport la rezultatul general financiar al Căilor ferate române.

Dacă despărțim veniturile realizate din transporturile de cereale și făină, de acele realizate din transporturile celor-lalte mărfuri, ajungem la următorul rezultat :

	1902/3	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7
Totalul general al tonelor transportate cu C. F. R.	4 689 381	4 957 361	4 192 696	5 691 813	6 021 057
Tone de cereale și făină transportate .	2 399 351	2 276 349	1 429 729	2 437 587	2 495 912
Celelalte mărfuri tone	2 290 030	2 681 012	2 762 967	3 254 226	3 525 145
Totalul general al tonelor-kilometri . .	665 507 630	740 564 403	672 466 996	920 494 879	940 434 750
Tone-kilometri de cereale și făină. . .	309 894 230	311 954 330	228 948 525	368 329 075	336 329 855
Tone-kilometri pentru alte mărfuri . . .	355 613 404	428 610 073	443 518 471	552 165 804	604 104 895
Venit total Lei. . .	34 934 087	37 142 382	31 030 633	43 374 845	45 730 429
Venitul din transporturile de cereale și făină Lei	14 666 311	14 578 978	8 990 015	16 084 354	16 356 781
Venit din alte mărfuri	20 267 776	22 563 404	22 040 618	27 290 491	29 373 648

Se vede dar, că veniturile din transporturile de mică iuțeală, au mers crescând de la 1902/3 până în anul 1906/7, afară de anul 1904/5, an în care, din cauza recoltei slabe, venitul din transporturile de mică iuțeală a fost mai mic.

Venitul din anul 1906/7 a ajuns la 45.⁷³ milioane lei, având deci un spor de 2.³⁶ milioane adică 5.⁴³ % față de anul precedent și cu 9.⁶⁶ milioane lei=26.⁸ % mai mult față de media celor cinci ani din urmă (1901/2—1905/6).

Acest spor de venit se datorește nu numai transporturilor de cereale, dar în cea mai mare parte transporturilor *celor-lalte mărfuri*. Pe când venitul din transportul de cereale, este consecința unei mai bune sau mai slabe recolte, venitul pentru cele-lalte mărfuri, după cum se vede din tablou, nu depinde de starea recoltei.

În adevăr, acel venit în anii 1899, 1900/1, 1901/2 a stat aproape invariabil deși în acea perioadă venitul din transporturile de cereale a trecut de la 5 la 14 milioane. Tot ast-fel în perioada de la 1902/3 până la 1904/5, venitul mărfurilor a sporit de la 20 milioane în 1902/3, la 22 milioane în 1904/5, de și venitul de cereale a scăzut de la 14.³ la 8.⁹ milioane lei.

Sporul succesiv al veniturilor de mărfuri, nu se poate deci atribui de cât dezvoltări *transporturilor provocate de industriile*, ce se întemeiază din ce în ce mai mult în țară.

Până aci am arătat dezvoltarea ce au luat diferitele ramuri de traficuri și sporul obținut în toate categoriile de venituri; ne mai rămâne să arătăm acum și sporul de muncă ce a fost necesar, pentru a face față exigențelor acestui trafic.

În anul 1906/7, travaliul Căilor ferate exprimat în tone-brute-kilometrice a atins cifra de 3504.³ milioane, adică a fost cu 381.⁶ milioane sau 12.²² % mai mare de cât în anul precedent și cu 872.¹ milioane sau 33.¹ % mai mare de cât mijlocia perioadei de comparațiune din cei din urmă 5 ani.

În tabloul de la pag. 170 se arată utilizarea materialului rulant în anul 1906/7 față de anul precedent și de mijlocia celor 5 ani precedenți.

În anul 1906/7 a avut loc o sporire mai considerabilă a materialului rulant cu un număr de locomotive și de vagoane de mărfuri comandate deja în anul precedent; numărul locomotivelor s'a sporit în acest an de la 537 la 558, iar a vagoanelor de mărfuri de la 12 281 la 15 552, adică cu aproape 27 % față de anul precedent.

Numai grație acestei împrejurări, precum și a înmulțirii în mod corespunzător a personalului executiv, transportul mărfurilor în general și în special acel al mărfurilor de mică iuțeală, s'a putut efectua în condițiuni mult mai satisfăcătoare de cât în anul precedent, cu toate că și actualmente administrațiunea este departe de a fi în măsură să satisfacă toate nevoile traficului mereu crescând, din cauză că mai suferă de lipsa de locomotive și de diferite serii de vagoane, de căi duble, linii de garaje, gări de triaj, halte de încrucișare, cu un cuvânt de diferite instalațiuni și mijloace de transport, care contribuie în mod considerabil la siguranța circulațiunii și promptitudinea necesară în efectuarea transporturilor.

*
* *

Costul liniilor ferate în România, puse în exploatare până la sfârșitul anului 1906/7, este de 777 984 616 lei pentru lungimea de 3 180.403 kilometrii, adică 244 618 lei pe kilometru.

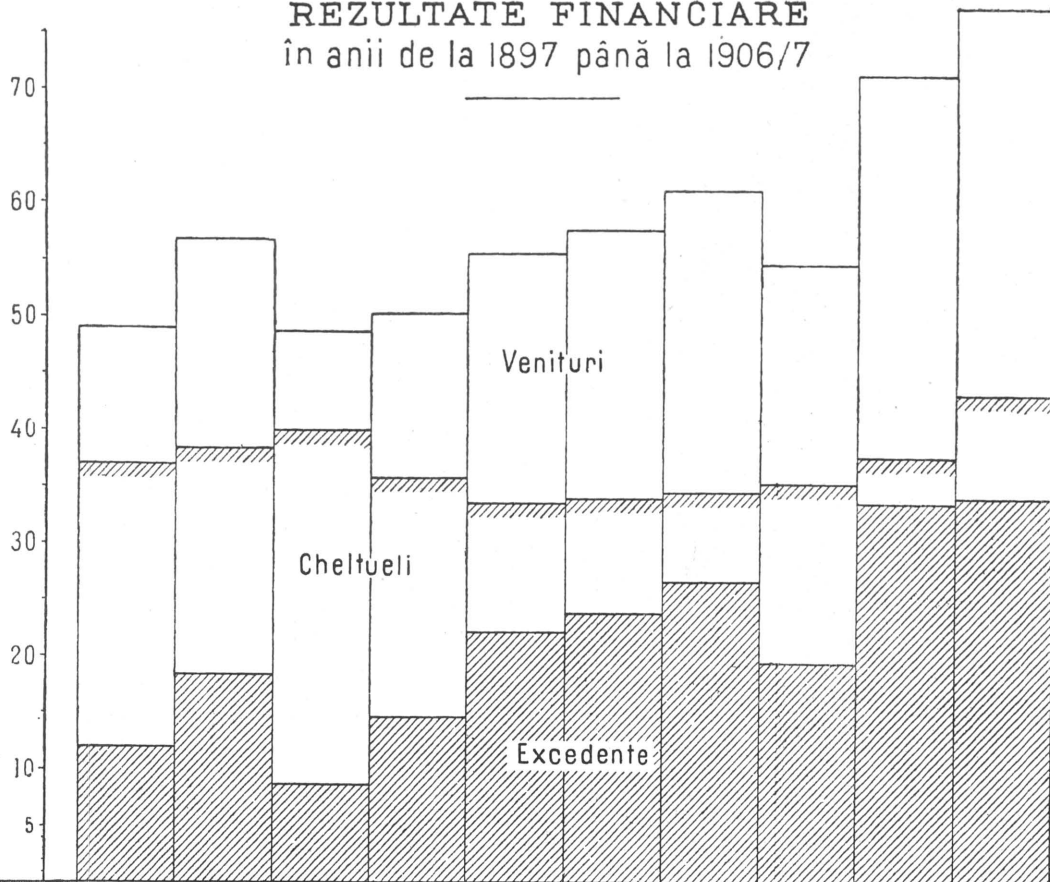
Dacă ne raportăm la excedentul de 33 801 238 lei al anului 1906/7, constatăm că capitalul de 777 984 616 lei investit de căile ferate române, aduce o dobândă de 4.34 %/, ceea-ce de sigur este satisfăcător când ținem seamă de condițiunile neuniforme ale traficului, proprii unei țări agricole și de desvotarea puțin industrială a țării, în comparație cu acele țări unde exploatarea căilor ferate este mai rentabilă.

Media pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1901 2 până la inclusiv 1905 6	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1905 6	VII. UTILIZAREA MATERIALULUI RULANT C. F. R. ÎN ANUL 1906/7		Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906 7	Diferență exprimată în procente față de	
					anul 1905 6	mijlocia celor 5 ani precedenți 1901 2—1905;6
511	537	Parcul locomotivelor și al vagoanelor.	Locomotive. Cățime	588	+ 9.50	+ 15.1
1 029	1 019		Vagoane de călători. "	1 024	+ 0.49	- 0.5
94	106		" " poștă. "	106	-	+ 12.8
11 482	12 281		" " mărfuri. "	15 552	+ 26.13	+ 35.4
33 775	35 442	Circulațiune. Trenuri îndrumate.	accelerate și de pers. Trenuri	37 695	+ 6.31	+ 11.6
37 310	39 213		mixte și militare. . . "	39 189	- 0.06	+ 5.0
45 968	53 978		de mărfuri. "	59 927	+ 11.02	+ 30.4
117 053	128 633		Total. "	136 811	+ 6.36	+ 16.9
5 877 307	6 340 487	Distanțe parcurse de trenuri în circulațiune.	accelerate și de pers. klm.	6 532 412	+ 3.03	+ 11.1
1 669 136	1 651 403		mixte și militare. "	1 636 490	- 0.90	- 2.0
5 233 342	6 338 022		de mărfuri. "	7 241 019	+ 14.25	+ 38.4
12 779 785	14 329 912		Total. "	15 409 921	+ 7.53	+ 20.6
43 294 918	48 307 979	Distanțe parcurse de diferitele categorii de vagoane.	Vagoane de călători. . . "	53 310 276	+ 10.35	+ 23.1
6 438 483	6 676 313		" " poștă. "	7 602 989	+ 13.28	+ 18.1
173 871 123	197 562 493		" " mărfuri. "	207 008 394	+ 4.78	+ 19.1
223 604 524	252 546 785		Total. "	267 921 659	+ 6.09	+ 19.8
696 802 895	782 133 451	Utilizarea materialului rulant, exprimată în tone-brute-kilometri.	Călători. . . Tone-brute-klm.	872 182 310	+ 11.51	+ 25.2
1 935 29 018	2 340 592 374		mărfuri și material. "	2 632 084 663	+ 12.45	+ 36.0
2 631 831 913	3 122 725 825		Total. "	3 504 266 973	+ 12.22	+ 33.1

REZULTATE FINANCIARE

în anii de la 1897 până la 1906/7

Milioane
Lei



Anii	1897	1898	1899	1900/1	1901/2	1902/3	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7
Venituri	+8.886.422	56.751.408	48.539.359	50.158.165	55.491.715	57.490.493	60.815.534	54.316.637	70.908.120	76.876.240
Cheltuieli	36.958.072	38.383.619	39.918.727	35.645.927	33.473.340	33.812.330	34.391.425	35.106.448	37.477.755	43.075.002
Excedente	11.928.350	18.367.789	8.620.632	14.512.238	22.018.375	23.678.163	26.412.108	19.210.189	33.430.365	33.801.238
Lungimea medie în exploatare	2.880	2.916	3.081	3.100	3.149	3.177	3.178	3.179	3.179	3.181