
BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA TECNICĂ

DARE DE SEAMĂ

ASUPRA

EXPLOATĂREI CĂILOR FERATE ROMÂNE ÎN 1907/1908 *)

De mai mulți ani încoace rezultatele financiare ale gestiunii Căilor Ferate Române, se prezintă în condițiuni din ce în ce mai favorabile.

În avântul lor spre propășire, agricultura, comerțul și industria reclamă tot mai mult concursul călei ferate.

De și recolta de cereale care până acum a fost considerată cu drept cuvânt ca un element hotărâtor al țifrei venitului brut, a fost în anul de care dăm seamă, cu mult inferioară celei din anul precedent, totuși veniturile acestui an au ajuns la țifra rotundă de 83.35 milioane față de 76.97 milioane lei realizată în anul precedent ceea-ce constituie un spor de 6.48 milioane sau 8.43 %.

La acest spor participă toate ramurile exploatărei și anume:

1.72 milioane lei la traficul de călători (26.88 față de 25.16 milioane în anul precedent 1906/1907);

3.82 milioane lei la traficul de mărfuri de mică iuțeață (49.55 față de 45.73 în anul precedent);

0.38 milioane lei la traficul de mărfuri mare iuțeață (2.82 față de 2.44 în anul precedent);

0.04 milioane lei la traficul de bagaje (0.84 milioane față de 0.80 milioane în anul precedent);

0.52 milioane lei la venituri diverse (3.26 față de 2.74 milioane în anul precedent).

Total 6.48 milioane lei.

*) Extras din volumul cu acelaș titlu publicat de Direcțiunea Generală a Căilor Ferate.

Rezultatele favorabile, la care s'a ajuns, se datoresc dacă nu exclusiv, dar în cea mai mare parte *dezvoltării industriei noastre*. Ast-fel deficitul provenit prin scăderea veniturilor traficului de cereale a fost cu prisosință covârșit prin sporul realizat din transporturile industriale.

În adevăr, făcând abstracțiune de numeroasele industrii mici, cari au luat naștere mai cu seamă în cei din urmă trei ani, mulțumită noului tarif vamal, numărul industriilor mari cari se bucurau la sfârșitul anului 1906 de avantajile legii pentru încurajarea industriei naționale, a crescut până la finele anului 1908 de la 471 la 659, ceea-ce reprezintă un spor de 40%. Toate aceste industrii alimentează din ce în ce mai mult traficul căilor ferate și anume: direct prin transporturi tot mai numeroase de materii prime și fabricate, iar indirect prin înrăurirea ce o au asupra comerțului, a tranzacțiilor în general și asupra dezvoltării traficului de călători în special.

Adevărat este că paralel cu acest rezultat favorabil, avem de înregistrat și o sporire simțitoare a cheltuelilor de exploatare sporire exprimată prin mărirea coeficientului de exploatare.

Tabela din pag. 219 cuprinde comparația rezultatelor generale ale exercițiului 1907/8 cu ale exercițiului precedent și cu ale mijlociei ultimilor cinci ani de la 1902/3 până la 1906/7 inclusiv.

Tendința spre sporire a veniturilor care rezultă din comparația cu perioada de 5 ani precedentă, devine și mai evidentă, dacă o extindem asupra perioadei de 8 ani (1900/1—1907/8) dat fiindcă, chiar de la 1900/1 a început seria anilor în care lungimea rețelei, tarifele și condițiunile exploatării fiind aproape stabile, au însușirea de a putea fi comparate.

Ast-fel fiind, vedem că veniturile brute cari la începutul acestei perioade (1900/1), au fost de 50.16 milioane, au ajuns la sfârșitul ei (1907/8) la 83.36 milioane lei, dând ast-fel un spor de 66.2%, iar excedentele au crescut cu 132.1% adică de la 14.51 milioane (1900/1), la 33.68 (1907/8) sumă care reprezintă o dobândă de 3.5% a capitalului nominal de 950.2 milioane, investit actualmente în drumurile de fier.

O asemenea fructificare a acestui capital nu a fost atinsă până acum de exploatarea căilor noastre ferate și nici chiar de unele căi ferate străine, exploatate de asemenea de stat în regie *).

*) Ca exemplu relevăm că în anul 1898 în care s'a realizat un excedent de 18.4 milioane lei, capitalul investit atunci în sumă de 815.0 mil. lei, a fost fructificat cu 2.35, iar cel din anul 1895, numai cu 1.49%, deși rezultatele exploatării din acești ani au fost în genere mulțumitoare.

I. DATE GENERALE	Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1902'3 până la inclusiv 1906'7	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906'7	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1907'8	Diferența exprimată în procente față de	
				Anul 1906/7	Mijlocia celor 5 ani precedenți 1902'3—1906'7
1. Lungimea liniilor C. F. R. . . . Kilometri . .	3 179	3 181	3 186	+ 0.16 ⁰ /o	+ 0.220 ⁰ /o
2. Venitul brut din toate traficurile Lei	64 081 404	76 876 240	83 358 576	+ 8.43 ⁰ /o	+ 30.1 ⁰ /o
3. Totalul cheltuelilor de exploatare „	36 772 592	43 075 002	49 676 098	+ 15.32 ⁰ /o	+ 35.1 ⁰ /o
4. Excedent de exploatare „	27 308 812	38 801 238	33 682 478	— 0.35 ⁰ /o	+ 23.5 ⁰ /o
5. Venit brut de 1 kilometru de cale „	20 158	24 167	26 164	+ 8.26 ⁰ /o	+ 29.8 ⁰ /o
6. Cheltueli „ 1 „ „ „ „	11 568	13 541	15 592	+ 15.15 ⁰ /o	+ 34.8 ⁰ /o
7. Excedent „ 1 „ „ „ „	8 591	10 626	10 572	— 0.41 ⁰ /o	+ 23.1 ⁰ /o
8. Munca îndeplinită de calca ferată exprimată în tone brute klm.	2 859 592 400	3 504 266.073	4 013 029 866	+ 14.52 ⁰ /o	+ 40.5 ⁰ /o
9. Coeficientul de exploatare.	57.777	56.032	59.593	+ 5.98 ⁰ /o	+ 3.143 ⁰ /o

În ceea-ce privește cheltuelile de exploatare, ele au atins țifra de 49.7 față de 43.01 milioane în anul precedent, ceea-ce reprezintă un spor de 6.6 milioane, adică 15.3%, sau o creștere a coeficientului de exploatare la 59.59 față de 56.00 în exercițiul precedent.

Această sporire a cheltuelilor și a coeficientului de exploatare este justificată numai în parte prin creșterea traficului și prin mărirea prestațiunii căilor ferate care, exprimate în tone brute chilometrice, a dat 4.018 milioane în anul 1907/1908 față de 3.504 milioane în anul 1906/7, adică un spor de 14.5%.

Descompunând cheltuelile: *a)* în cheltueli pentru materiale de exploatare, de întreținere și de ateliere și *b)* în cheltueli de personal, constatăm că cele dintâi s'au urcat la 20.6 milioane (1907/8) față de 17 milioane (1906/1907).

Sporul de 3.6 milioane se explica în primul loc prin scumpirea continuă a costului materialelor, atât în țară cât și în străinătate.

Așa de exemplu, au crescut în ultimii 2 ani, în termen mijlociu, cu 41%, costul unor materiale de prima necesitate cari se consumă în cantități mari, precum: cărbuni, cocs, lemne de foc, traverse, șine, fer, tuciu, oțel și mai multe altele, creștere la care a contribuit de la 1906 încoace și urcarea drepturilor de intrare a articolelor importate din străinătate și care drepturi calea ferată le plătește ca ori și care consumator.

Sporirea cheltuelilor de material se mai aplică prin faptul că în anii din urmă au crescut în continuu sumele ce se plătesc căilor ferate străine ca chirie pentru vagoanele lor, cari circulă în număr tot mai mare pe liniile noastre. Aceste sume cari figurează în scripte tot ca cheltueli de „material“ au atins în 1907/8 cifra însemnată de 847 496 lei față de 575 442 lei în 1906/7, 359 374 lei în 1905/6 și de 222 021 lei în 1904/5 și nu pot fi compensate prin chirile de 273 421 lei ce ni s'a plătit în 1907/1908 pentru numărul cu mult mai mic de vagoane românești care circulă în străinătate.

De asemenea și cheltuelile de personal s'au urcat de la 26.1 din anul precedent la 29.1 milioane în anul de exercițiu.

În acest an administrația a trebuit să facă față unor cerințe neînălăturabile. Așa a devenit absolut necesară îmbunătățirea situațiunii materiale a personalului inferior, fie prin mărirea salariului lucrătorilor de ateliere și de întreținere, fie prin sporirea plăței pentru lucrările făcute în acord (cu bucata) a celor dintâi.

Nu mai puțin necesară a devenit sporirea numerică a perso-

nalului executiv față cu sporul de muncă, pentru ai lăsa timpul necesar de odihnă și în sfârșit mărirea retribuțiunii personalului în genere, care în timpul din urmă era cu totul neîndestulătoare față de greutățile din ce în ce mai împovărătoare ale traiului.

Cu privire la creșterea cheltuelilor, mai este locul să mai relevăm următoarele.

Sporul de muncă la care au fost supuse căile ferate române prin dezvoltarea rapidă a industriei datează din anul 1905/6 și durează ast-fel de 3 ani în cursul cărora veniturile au crescut în primul an (1905/6) cu 16.6 milioane, în al doilea cu 6 milioane, iar în al treilea (1907/8) cu 6.7 milioane lei, pe când cheltuelile acestei perioade au crescut în primul an numai cu 2.3 milioane, în al doilea însă deja cu 5.6 milioane, iar în al treilea chiar cu 6.7 milioane lei, consumându-se în acest din urmă an întregul spor de venituri prin sporul cheltuelilor.

Se vede dar — și experiența o dovedește — că oscilațiunile cheltuelilor nu urmează imediat cauzele care le provoacă. Este un fapt cunoscut că la începutul perioadelor de trafic frecvent, o oarecare încordare a mijloacelor disponibile este în cele mai multe cazuri suficientă pentru a face posibilă menținerea exploatării regulate, fără o îngreuiare simțitoare a bugetului. Sporul cheltuelilor se manifestă de regulă mai târziu și de multe ori abia la finele perioadei respective.

În mod analog, cheltuelile nu scad simultan cu începerea unei perioade de trafic mai slab, de oare-ce în asemenea cazuri cheltuelile sporite prin nivelul la care au ajuns salariile, numărul trenurilor și al personalului, prețul materialului etc. nu pot fi puse imediat în echilibru cu veniturile scăzute.

Coeficientul de exploatare care reprezintă raportul la sută între cheltuelile și veniturile brute, a fost în anul de care dăm seamă de 59.59 față de 56.03 în anul precedent și de 52.85 în 1905/6, adică în această perioadă a traficului intensiv, a devenit din an în an mai nefavorabil.

Din această creștere a coeficientului de exploatare nu trebuie să se conchidă însă că în această gestiune nu a predominat tot acelaș spirit de economie, compatibil cu împrejurările date.

Din contră, coeficientul de exploatare al ultimului exercițiu poate susține cu succes comparațiunea cu coeficientele celor 30 ani

precedenți. În aceste 3 decenii, coeficientul de exploatare a oscilat între 52.95 (1905/6) și 82.24 (1899) având o mijlocie de 65.09.

Numai în 6 ani din această întreagă perioadă, coeficientul a fost mai favorabil, iar în ceilalți 24 ani, mai nefavorabil de cât acela al exercițiului de față.

Ca simplă indicațiune putem observa pe temeiul statisticii Uniunii Căilor ferate germane, la care participă acum 60 administrațiuni sau grupe de administrațiuni, că coeficientul de exploatare al căilor ferate române este mai favorabil de cât acela a tuturor căilor ferate exploatare de Stat și aparținând acelei Uniuni.

Ultima statistică a Uniunii Căilor ferate germane în care figurează gestiunea anului 1906/7 (corespunzătoare cu exercițiul nostru 1906/7), conține următoarele date relativ la coeficientul de exploatare:

	Coeficientul de exploatare
Căile ferate ale Statului Român	56.09
" " Austriace de Nord exploatare de Statul Austriac .	57.39
" " ale Statului Prusian	61.77
" " " " Ungar	63.47
" " " " Saxon	65.17
" " " " Würtembergez	67.70
" " " " Badenz	69.31
" " " " Bavarez.	70.26
" " " " Austriac.	70.32
" " " " Olandez.	70.77
" " " " Alsacia-Lorena	71.61

După informațiunile primite acelaș raport s'a menținut și pentru exercițiul anului 1907/8.

Ne mai rămâne să constatăm că în anul 1907/8 exploatarea căilor ferate s'a făcut în condițiuni cu mult mai bune ca în anii precedenți. Cu toată sporirea însemnată a traficului, accidentele și întârzierile trenurilor s'au împuținat, iar lipsa de vagoane, care în anii 1905—1907 devenise aproape o calamitate pentru toată țara, a fost mult mai puțin simțitoare, mulțumită sporirii parcului de mașini și de vagoane precum și a liniilor de garaj construite în stațiuni în cursul anilor 1907 și 1908.

Conchidem dar că în general gestiunea anului 1907/8 a dat rezultate satisfăcătoare.

Traficul de călători s'a sporit față de anul precedent cu aproximativ 600.000 adică 7.8%, realizându-se la venituri un plus de 1.72 milioane lei, adică 6.84%, spor care s'a manifestat la toate clasele, dar mai cu deosebire la clasa I-a în care au călătorit cu 12.17% mai mulți pasageri de cât în anul trecut, pe când sporul la celelalte două clase a fost numai între 7 și 8%.

Frecvența cea mai mare a călătorilor se desfășură în traficul local pe liniile noastre în primii 30 de kilometri de la stațiunea de pornire; în această zonă circulă aproape jumătate din numărul total al călătorilor (exact 47.4 la sută). În zona următoare, între 30 și 60 kilometri frecvența este de aproximativ un sfert din întregul trafic (exact 23.7 la sută) iar restul călătorilor (exact 29.9), se repartizează pe zonele de la 60 kilometri înainte, ast-fel că în comparațiune cu anul precedent, au circulat în prima zonă de 30 km.:

în anul 1907/8, 3 719 163 de călători față de 3 299 001 în anul 1906/7 adică mai mult cu 420 162:

în a doua zonă până la 60 km.:

în anul 1907/8, 1 856 763 de călători față de 1 747 507 în anul 1906/7 adică mai mult cu 109 256:

iar în toate celelalte zone împreună:

în anul 1907/8, 2 276 074 de călători față de 2 197 817 în anul 1906/7 adică mai mult cu 78 257.

Sporul din acest an se datorește în cea mai mare parte frecvenței mai intensive între centrele comerciale și industriale din țară, apoi în măsură mai mică vizitării stațiunilor balneare și climaterice care din an în an sunt mai mult cercetate, întrebuițării trenurilor de plăcere de un număr din ce în ce mai mare de călători precum și biletelor de abonament de care publicul face astăzi mai mare uz ca în trecut.

Expunem mai jos în mod comparativ, pe o perioadă de 3 ani, frecvența călătorilor cu bilete ordinare între centrele mai importante ale țării, care au avut în anul 1907/8 un trafic de cel puțin 200.000 călători.

În ceea-ce privește stațiunea București, este de remarcat că în anul 1906/7, anul expozițiunii jubilar, când Capitala a atras călători din toate părțile țării și din străinătate, frecvența călătorilor a fost cu 43.000 de călători mai mică ca în anul acesta.

	Sporul față de anul 1905 6				
	1907 8	1906/7	1905 6 în	1907 8 în	1906 7
București-N. și Filaret și D. Spirei .	1832	1789	1582	250	207
Ploești	665	607	538	127	69
Constanța	489	451	312	177	139
Craiova	392	356	321	71	35
Iași	376	353	327	49	26
Focșani	347	354	328	19	26
Galați	337	319	272	65	47
Tecuciu	329	215	184	145	31
Buzău	301	304	251	50	53
Brăila	293	279	228	65	51
Pitești	275	256	216	59	40
Mărășești	232	244	226	6	18
R.-Vâlcea	212	184	156	56	28
Câmpina	208	185	144	64	41
Predeal	200	193	161	39	32
Bacău	200	177	165	35	12

Cât pentru călătoriile făcute cu bilete de bai, de plăcere și de abonament care au contribuit și ele într-o măsură oare-care la sporirea traficului, se poate vedea din cifrele următoare care anume au fost rezultatele anuale obținute în cei din urmă doi ani.

	Câtimea biletelor vândute în		Sporul exprimat în %
	1907/8	1906/7	
a) Bilete de băi	56 555	38 591	+ 46,5%
b) „ pentru trenuri de plăcere	56 708	45 860	+ 23,6%
c) „ de abonament	9 372	8 052	+ 16,4%

Numai din aceste trei categorii de bilete s'a realizat în anul 1907/8 un venit de 3.08 milioane lei față de 2.66 milioane lei în anul 1906/7, adică un plus de 420.000 lei.

Din datele de mai jos se poate vedea în ce măsură au participat diferitele stațiuni la traficul acestor bilete cu preț redus, luând în considerațiune numai pe acele cari au expedit un număr mai mare de 2 000 călători pe an.

a) Bilete de băi

Stația	Câtimea biletelor vândute		Diferența în plus sau minus
	1907/8	1906/7	
București Nord	27 502	19 610	+ 7 892
Craiova	3 170	1 769	+ 1 401
Iași	3 050	2 376	+ 674
Ploești	2 906	1 607	+ 1 299
Galați	2 324	1 732	+ 592
Brăila	2 289	1 535	+ 754
Sinaia	2 089	93	+ 1 996

b) Bilete pentru trenuri de plăcere

Stația	Cățilea biletelor vândute		Diferența în plus sau minus
	1907/8	1906/7	
București Nord.	12 880	10 970	+ 1 910
Bușteni	8 472	7 642	+ 830
Sinaia	6 252	5 560	+ 692
Iași.	5 222	4 090	+ 1 132
R.-Vâlcea	4 758	3 147	+ 1 611
Predeal	4 440	3 631	+ 809
Ploești	4 315	2 507	+ 1 808
Câmpina	3 244	2 545	+ 699

Traficul cu bilete de abonament, asemenea este în creștere dar nu poate fi specificat pe stațiuni. În schimb elementele de comparație la traficul de călători se văd în tabloul de la pag. 226 și 227.

Traficul de mărfuri de mare iuțeală în 1907/8 a fost traficul la care s'a manifestat dezvoltarea cea mai mare. Așa că față de anul precedent acest trafic prezintă un spor considerabil de 18 489 tone adică 29.36 la % ca cantitate și 382 000 lei sau 15.65 la % ca venit.

Stațiunile în care traficul cu mărfuri de mare iuțeală a fost mai intens sunt următoarele :

Stația expeditoare	Cantitatea expediată cu mare iuțeală în anul		Venit în anul	
	1907/8	1906/7	1907/8	1906/7
	T o n e		L e i	
București-N. și Fil. D.-Spirii și Intrep .	26 081	20 351	996 073	785 097
Galați	9 812	5 886	354 273	273 217
Brăila	7 486	5 772	266 943	222 881
Azuga.	3 751	2 760	128 635	99 154
Iași	2 928	2 533	110 422	119 160
Constanța	2 469	1 701	126 739	111 552
Ploești.	1 639	1 593	45 517	43 551
Toate celelalte 337 stațiuni și halte împreună.	<u>27 292</u>	<u>22 373</u>	<u>795 327</u>	<u>787 730</u>
Total	81 458	62 969	2 823 929	2 442 342

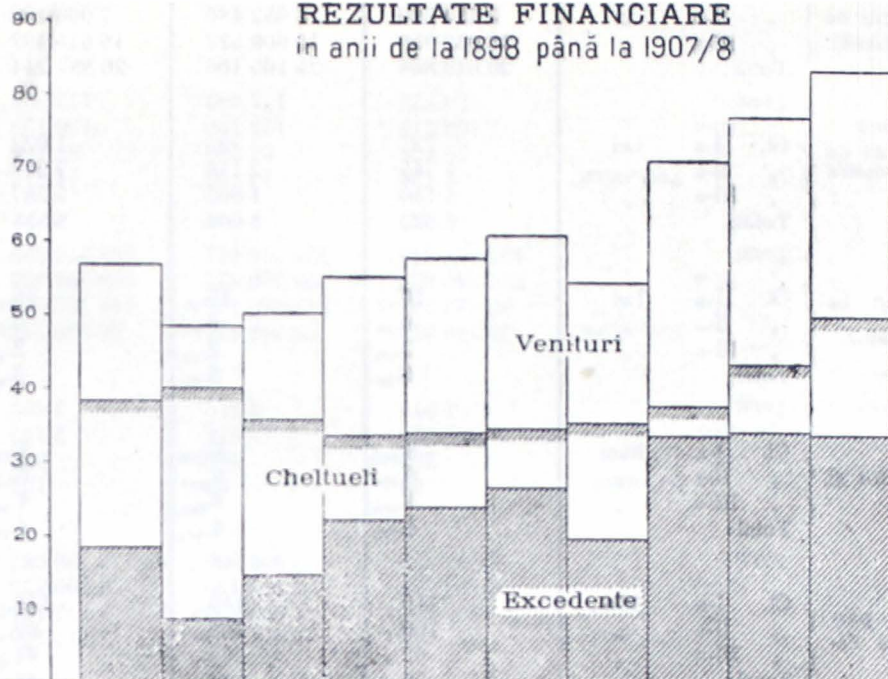
Ceea-ce a contribuit în mare parte la sporul veniturilor acestui trafic a fost ca și în anii precedenți, piscicultura care se află în dezvoltare continuă precum și transportul al așa numitelor „colete cu timbre de francare“ (adică colete între 5 și 10 kgr. greutate, care se expediază la toate stațiunile din țară cu trenurile de persoane, fără altă formalitate de cât aplicarea unui timbru de francare de 1 leu), care de asemenea s'a dezvoltat în mod considerabil.

II. TRAFICUL DE CĂLĂTORI			Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 19023 până la inclusiv 19067	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 19067	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 19078	Diferența exprimată în procente față de	
						Anul 19061907	mijlocia celor 5 ani precedenți 19023—19067
1. Călători transportați pe liniile C. F. R. (cifră absolută).	Cl. I-a	Numărul	215 716	282 723	317 135	+ 12.17 %	+ 47.0 %
	" II-a	"	890 681	1 097 822	1 175 124	+ 7.04 "	+ 31.9 "
	" III-a	"	5 109 453	6 219 420	6 700 828	+ 7.74 "	+ 31.1 "
	Total	"	6 215 850	7 599 965	8 193 087	+ 7.80 "	+ 31.8 "
2. Călători transportați de un kilometru de cale.	Cl. I-a	Numărul	69	90	101	+ 12.11 %	+ 46.4 %
	" II-a	"	283	349	374	+ 7.16 "	+ 32.1 "
	" III-a	"	1 626	1 978	2 132	+ 7.79 "	+ 31.1 "
	Total	"	1 978	2 417	2 607	+ 7.86 "	+ 31.8 "
3. Persoane-kilometri pe întreaga linie.	Cl. I-a	Pers.-kilm.	25 740 875	33 764 414	36 499 727	+ 8.10 %	+ 41.9 %
	" II-a	"	89 322 201	112 430 170	116 782 038	+ 3.57 "	+ 30.7 "
	" III-a	"	321 240 536	393 596 827	408 994 634	+ 3.91 "	+ 27.3 "
	Total:	"	436 303 612	539 791 411	562 276 399	+ 4.17 "	+ 28.9 "
4. Persoane-kilometri de 1 kilometru de cale.	Cl. I-a	Pers.-kilm.	8 190	10 739	11 613	+ 8.14 %	+ 41.9 %
	" II-a	"	28 420	35 760	37 156	+ 3.90 "	+ 30.7 "
	" III-a	"	102 210	125 190	130 129	+ 3.94 "	+ 27.3 "
	Total:	"	138 820	171 689	178 898	+ 4.30 "	+ 28.9 "

5. Venitul din traficul de călători (cifra absolută).	Cl. I-a	Lei	2 286 637	2 903 099	3 211 574	+ 10.63 %	+ 40.4 %
	" II-a	"	5 484 239	6 652 480	7 060 188	+ 6.15 "	+ 28.7 "
	" III-a	"	13 042 990	15 609 527	16 615 482	+ 6.44 "	+ 27.4 "
	Total:	"	20 813 866	25 165 106	26 887 244	+ 6.84 "	+ 29.2 "
6. Venit de un kilometru de cale.	Cl. I-a	Lei	727	923	1 022	+ 10.73 "	+ 40.6 %
	" II-a	"	1 745	2 116	2 246	+ 6.14 "	+ 28.7 "
	" III-a	"	4 150	4 965	5 287	+ 6.49 "	+ 27.4 "
	Total:	"	6 622	8 004	8 555	+ 6.88 "	+ 29.2 "
7. Venit de un călător.	Cl. I-a	Lei	10.63	10.27	10.15	- 1.36 %	- 4.7 %
	" II-a	"	6.16	6.08	6.01	- 0.83 "	- 2.4 "
	" III-a	"	2.56	2.51	2.48	- 1.20 "	- 3.1 "
	Total:	"	3.35	3.31	3.28	- 0.01 "	- 2.1 "
8. Venit de 1 călător și 1 kilometru	Cl. I-a	Bani	8.008	8.508	8.700	+ 2.34 %	- 1.2 %
	" II-a	"	6.757	5.017	6.046	+ 2.18 "	- 10.5 "
	" III-a	"	4.068	3.906	4.003	+ 2.45 "	- 0.1 "
	Total:	"	4.770	4.002	4.782	+ 2.57 "	+ 9.2 "
9. Distanța medie parcursă de fie-care călător.	Cl. I-a	Klm.	119.3	119.4	115.1	- 3.60 %	- 3.5 %
	" II-a	"	100.1	102.4	99.4	- 02.03 "	- 0.7 "
	" III-a	"	62.8	63.3	61.0	- 3.13 "	- 2.0 "
	Total:	"	70.1	71.0	68.6	- 3.39 "	- 2.1 "
10. Bilete de abonament vândute.	Cl. I-a	Câtime	896	1 406	1 873	+ 33.21 %	+ 109.04 %
	" II-a	"	2 857	4 348	4 734	+ 10.03 "	+ 67.45 "
	" III-a	"	1 651	2 298	2 715	+ 18.15 "	+ 64.45 "
	Total:	"	5 404	8 052	9 372	+ 16.39 "	+ 73.45 "

REZULTATE FINANCIARE

in anii de la 1898 până la 1907/8



Anii	1898	1899	1900/1	1901/2	1902/3	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7	1907/8
Venituri	56751408	40539389	50158165	55491715	57490493	60215533	54316837	70808120	76876240	83358576
Cheltuieli	33383819	39919707	35645927	33473340	39812330	34391425	35108446	37477755	43075002	49676098
Excedente	18267789	8620682	14512238	22018375	23678163	26424108	19210189	33430365	33801238	33682478
Lungimea medie in exploatare	2.916	3.021	3.100	3.149	3.177	3.178	3.179	3.179	3.181	3.186

În trecut mărfurile de mare iuţeală se transportau exclusiv cu trenurile de persoane şi mixte; odată însă cu creşterea repede a acestui trafic, a devenit necesară înfiinţarea unor trenuri de marfă cu iuţeală mărită, denumite „trenuri accelerate de mărfuri“, destinate a transporta grosul mărfurilor de mare iuţeală, de oare-ce cu ocazia manipulaţiunii acestor mărfuri în staţiunile intermediare, când expedierea lor se făcea cu trenurile de persoane şi mixte, se da loc la întârzieri considerabile în detrimentul publicului călător. Ast-fel de la 1907 încoace, circulă regulat trenuri accelerate de mărfuri pe liniile Bucureşti-T.-Severin; Buzău-Galaţi; Bucureşti-Vaslui-Iaşi; Galaţi-Burdujeni şi Ploeşti-Predeal.

Traficul mărfurilor de mică iuţeală, cel mai important, se face în condiţiuni mult mai anevoioase faţă cu cele-l'alte ramuri de exploatare. Acest trafic în anul 1907/8, a dat un procent de 59.44 la sută din veniturile totale ale administraţiunii ajungând la 49.55 milioane lei în cifră rotundă, adică cu 3.80 milioane sau 8.35 % mai mult ca în anul precedent, (a se vedea tabloul din pag. 237).

Din fie-care tonă de mărfuri de mică iuţeală, transportată în anul 1907/8, calea ferată a realizat în termen mediu un venit brut de lei 7.40, iar numărul total al tonelor transportate, a crescut la cifra de 6.70 milioane, adică cu 0.68 milioane de tone sau 11.25 la % mai mult ca în anul 1906/7.

Pentru a ne putea da seama în ce grad a variat traficul diferitelor articole de transport sau grupe de articole, se intercalează tabloul comparativ (a se vedea pag. 238).

Din acest tablou se observă pe deoparte faţă de anul precedent, o descreştere în traficul cerealelor, produselor măcinate, sfeclei, zahărului, vinului, spirtului şi a maşinelor agricole, descreştere datorită recoltei slabe a anului, iar pe de altă parte, o urcare generală a traficului tuturor celor-l'alte articole şi în deosebi a celor de provenienţă industrială.

Dacă despărţim veniturile realizate din transporturile de cereale şi făină, de cele provenite din transporturile celor-l'alte mărfuri, ajungem la următorul rezultat (a se vedea tabloul din pag. 239).

Se vede dar că veniturile din transporturile de mică iuţeală, au mers crescând de la 1900/1 până la anul 1907/8, exceptând anul 1904/5 în care, din cauza recoltei slabe, acest venit a fost mai mic.

Venitul din anul 1907/8 a ajuns la 49.55 milioane lei prezentând

dar un spor de 3.82 milioane lei adică 8.35 la %, față de anul precedent și cu 11.13 milioane lei adică cu 28.9 la %, față de media celor cinci ani din urmă: (1902/3—1906/7).

Acest spor se datorește nu numai transporturilor de cereale, dar în mare parte veniturilor realizate din transporturile *celor-l'alte mărfuri*. Pe când dar venitul realizat din transportul cerealelor este în strânsă legătură cu recolta mai bună sau mai slabă a anului, venitul provenit din transportarea celor-l'alte mărfuri, după cum se vede din tabloul din pag. 231, nu depinde de starea recoltei.

În adevăr, în anii 1899, 1900/1 și 1901/2 venitul realizat din transportarea celor-l'alte mărfuri a rămas aproape invariabil, pe când venitul transporturilor 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 la 22 milioane pe când venitul cerealelor a scăzut de la 14., la 8., milioane lei. Acelaș lucru se întâmplă și în perioada de la 1904/5 la 1907/8, când venitul mărfurilor a crescut de la 22 la 34., milioane, pe când venitul cerealelor a scăzut de la 16., la 14., milioane.

Sporul succesiv al veniturilor de mărfuri nu se poate deci atribui de cât dezvoltării *transporturile provocate de industrie*, care se întemeiază din ce în ce mai mult în țară.

Pentru a se cunoaște în ce proporțiune diferitele stațiuni ale C. F. R. participă la desfășurarea traficului de mărfuri de mică iuțeală, arătăm mai jos numele stațiilor cu o mișcare mai mare de 40 000 tone anual dispuse după ordinea importanței lor.

Stațiunea	Numărul tonelor a diferitelor mărfuri de mică iuțeală, expediate și sosite (împreună), exprimat în mii de tone	
	1907/8	1906/7
Brăila și Port	1112. ₀	1112. ₁
Constanța și Port	1104. ₂	1060. ₆
București Nord, (împreună cu Filaret, D. Spirea, Intrepozite și Obor)	1086. ₁	878. ₀
Galați și Port	838. ₁	740. ₆
Burdujeni	417. ₂	336. ₀
Ploești	334. ₄	238. ₀
Câmpinița.	322. ₀	245. ₀
Predeal	201. ₀	202. ₁
Iași	185. ₀	164. ₃
Corabia	167. ₁	183. ₁

Numărul tonelor a diferitelor mărfuri
de mică iuțeală, expediate și sosite
(împreună), exprimat în mii de tone

Stațiunea	1907/8	1906/7
Băicoi.	162. ₃	152. ₁
Craiova.	157. ₃	157. ₁
Buzău	135. ₃	81. ₅
Calafat	133. ₂	101. ₁
Comănești.	119. ₇	116. ₀
Cernavodă.	119. ₇	92. ₁
Slobozia	113. ₀	79. ₈
Vârciorova	112. ₃	67. ₄
Piatra-Neamț.	108. ₀	111. ₇
Chitila	107. ₀	82. ₄
Giurgiu.	104. ₀	43. ₆
Prahova.	102. ₃	80. ₀
Ramadan	100. ₈	68. ₇
Mărășești	100. ₀	96. ₇
Botoșani	100. ₄	94. ₃
Roman	97. ₈	106. ₈
Teleajen	97. ₃	65. ₁
T.-Măgurele	92. ₀	150. ₈
Slănic	88. ₉	68. ₀
Bârlad	85. ₀	78. ₃
Târgoviște.	84. ₇	67. ₀
T.-Severin.	83. ₀	73. ₁
Călărași.	80. ₀	70. ₇
Câmpina	79. ₅	91. ₀
Comarnic	78. ₂	67. ₀
Lehliu	77. ₀	53. ₁
Bacău	77. ₄	67. ₁
Brazi.	76. ₃	15. ₈
Caracal.	75. ₀	72. ₀
Ianca.	74. ₇	48. ₄
Palanca	72. ₀	37. ₄
Curtea-de-Argeș	70. ₀	49. ₄
Pașcani	67. ₅	42. ₃
Roșiori	67. ₁	89. ₈
Sinaia	65. ₄	53. ₀
Ivești	62. ₀	57. ₁

M I I D E T O N E

M I I D E T O N E

Numărul tonelor a diferitelor mărfuri
de mică iuțeață, expediate și sosite
(împreună), exprimat în mii de tone

Stațiunea	1907/8	1906/7
Băilești	61. ₈	38. ₃
Zimnicea	60. ₈	59. ₈
Focșani	60. ₇	51. ₂
Tecuciu.	59. ₀	47. ₀
R.-Sarat.	57. ₄	50. ₃
Cilibia	57. ₂	62. ₁
Medgidia	54. ₈	72. ₀
Câmpulung	53. ₈	47. ₀
Mizil	53. ₇	52. ₁
Falticeni	53. ₁	52. ₀
Afumați.	52. ₈	69. ₁
Dorohoi.	52. ₇	44. ₀
Ilie Radu	48. ₃	41. ₁
Alexandria.	48. ₁	54. ₃
Tg.-Frumos	45. ₀	28. ₃
Podul-Iloaci	44. ₇	31. ₀
Moinești.	43. ₇	38. ₇
Pitești.	43. ₀	39. ₇
Azuga	43. ₂	38. ₁
Făurei	41. ₈	58. ₁
Vaslui	41. ₇	46. ₃
Dângeni.	40. ₁	42. ₀

M I I D E T O N E

M I I D E T O N E

În aratarile următoare, facem o grupare pe categorii de mărfuri, arătând la fie-care articol mai însemnat, după importanța lor, stațiunile prin care s'au expediat cantități mai însemnate.

Cereale expediate (în mii de tone):

Slobozia (68.₀); Caracal (55.₁); Adjud (53.₄); Cilibia (47.₀); Lehliu (47.₄); Buzău (43.₂); Băilești (43.₁); Mizil (37.₃); R.-Sărat (37.₃); Tecuci (37.₀); Roșiori (36.₃); Ianca 36.₃); Tg.-Frumos (34.₄); Bârlad (34.₂); Botoșani (34.₁); Făurei (38.₀), etc.

Produse măcinate expediate (în mii de tone):

București (toate și Obor) (27.₀); Brăila (16.₀); Craiova (12.₃); Ploești (9.₁); Botoșani (8.₀); Iași (7.₀); Bacău (4.₀); V.-Călugărească (3.₈); Bufta (2.₇); Podul-Iloaiei (2.₇); Roșiori (2.₁); Slatina (2.₁), etc.

Cărbuni expediați (în mii de tone):

Constanța (56.₀); Brăila (40.₇); Galați (13.₉); Vârciorova (12.₂); Burdujeni (7.₃); Sch.---Golești 6.₉); Predeal (6.₁); Dărmănești (6.₁); Doicești (3.₃); Băicoi (3.₂); București (toate) (3.₁); Leordeni (2.₇), etc.

Petrolu și derivate expediate (în mii de tone):

Câmpinița (265.₀); Ploești (144.₁); Băicoi (137.₀); Teleajen (84.₇); Târgoviște (27.₃); Câmpina (27.₂); Plopeni (25.₈); Cernavoda (24.₀); Constanța (21.₁), etc.

Ciment expediat (în mii de tone):

Brăila (23.₀); Cernavoda (12.₄); Azuga (7.₈); Poiana (3.₅), etc.

Pietre cioplite și similare expediate (în mii de tone):

Câmpulung (21.₁); Comarnic (19.₇); Brăila (18.₉); Sinaia (12.₅); Giurgiu (8.₈); T.-Severin (7.₀); Vârciorova (4.₀); Azuga 3.₀); Câmpina (3.₄); T.-Ocna (2.₇); Cernavodă (2.₃), etc.

Pietre necioplite, cărămizi, pietriș, și pământ cu similarele lor expediate (în mii de tone):

Prahova (90.₁); Brazi (74.₀); Buzău (50.₀); Ploești (40.₀); Ivești (33.₄); Burdujeni (29.₃); Merișani (25.₃); Cosmești (23.₄); Pașcani (22.₀); Murfatlar (15.₂); Sinaia (14.₁); Tulucești (13.₃); Independența (12.₇); Obor 11.₈); Berești (10.₀), etc.

Lezne de construcție și de lucru expediate (în mii de tone):

Burdujeni (140.₃); Piatra-N. (81.₃); Predeal (75.₃); Comănești (64.₁); Palanca (61.₀); Ilie-Radu (46.₀); Lotru (34.₈); Fălticeni (34.₃); Curtea de Argeș (33.₃); Roznov (26.₃); Moinești (22.₃); Dărmănești (20.₀); Agăș (12.₀); Câmpulung (11.₁); Pașcani (10.₃); etc.

Lezne de foc expediate. (în mii de tone):

Târgoviște (30.₀); C. de Argeș (24.₃); Leordeni (21.₀); Bibești (20.₃); Comarnic (20.₀); Mihai-Bravu (17.₃); Găești (15.₄); Bâlca (14.₄); Clucereasa (13.₃); Mihăești (13.₁); Bârnova (12.₈); Stâlpeni (11.₈); Sinaia (11.₃); Căiuț (11.₃); Ghergani (10.₂); Pucioasa (10.₀).

Inchicem prin a da câte-va deslușiri asupra parcului materialului rulant, a modului său de utilizare precum și a sporului de muncă impus călei ferate în anul 1907/8, prin dezvoltarea tuturor ramurilor de exploatare.

În această privință tabloul din pagina următoare cuprinde datele comparative atât față de anul 1906/7 cât și față de perioada celor 5 ani precedenți:

VI. UTILIZAREA MATERIALULUI RULANT
C. F. R. ÎN ANUL 1907/8

	Mejla pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1902/3 până la inclusiv 1906/7	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906/7	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1907/8	Diferență exprimată în pro- cente față de		
				Anul 1906/7	Mijlocia celor 5 ani precedenți 1902/3—1906/7.	
Parcul locomotivelor și al vagoanelor.	Locomotive <i>Cămine</i>	582	588	699	+ 8.07 %	+ 20.1 %
	Vagoane de călători	1 027	1 024	1 025	+ 0.09 "	— 0.1 "
	" " poștă	97	106	106	—	+ 9.3 "
	" " mărfuri	12 381	15 552	15 941	+ 2.50 "	+ 28.7 "
Circulațiune Trenuri indrumate.	accelerate și de pers. <i>Trenuri</i>	34 956	37 695	41 988	+ 11.50 "	+ 20.1 "
	mixte și militare	37 944	39 189	38 715	— 1.21 "	+ 2.0 "
	de mărfuri	49 711	59 927	68 512	+ 14.33 "	+ 37.8 "
	Total	122 611	136 811	149 215	+ 8.97 "	+ 21.7 "
Distanțe parcurse de tre- nuri în circulațiune.	accelerate și de pers. <i>km.</i>	6 064 595	6 582 412	7 118 876	+ 7.80 "	+ 17.3 "
	mixte și militare	1 674 573	1 636 490	1 497 813	— 8.50 "	— 10.6 "
	de mărfuri	5 759 510	7 241 019	8 065 013	+ 11.38 "	+ 40.0 "
	Total	13 498 678	15 409 921	16 675 702	+ 8.11 "	+ 23.5 "
Distanțe parcurse de di- ferite categorii de va- goane.	Vagoane de călători <i>km.</i>	45 995 406	53 310 276	56 783 610	+ 6.52 "	+ 23.5 "
	" " poștă	6 705 161	7 602 989	7 468 118	— 1.77 "	+ 11.4 "
	" " marfă	181 946 256	207 008 394	284 392 185	+ 13.13 "	+ 28.8 "
	Total	234 646 823	267 921 659	298 643 913	+ 11.47 "	+ 27.5 "
Utilizarea materialului rulant, exprimată în tone-brute-kilometri.	Călători <i>Tone-brute-km.</i>	744 226 500	872 182 310	920 219 086	+ 5.51 "	+ 23.0 "
	mărfuri și material	2 115 365 900	2 632 084 663	3 092 810 780	+ 17.50 "	+ 46.2 "
	Total	2 859 592 400	3 504 266 973	4 013 029 866	+ 14.53 "	+ 40.3 "

Din aceste date se poate vedea că parcul de locomotive a Căilor ferate a primit o augmentare mai însemnată punându-se în circulație 51 locomotive noi, ast-fel că la finele anului de exercițiu erau în ființă 639 locomotive față de 588 în 1906/7, ceea-ce reprezintă un spor de 8.₆₇ la %.

În proporțione mai mică (2.₆%), a fost augmentat în anul acesta parcul de vagoane în care s'a introdus numai un vagon de călători și 389 vagoane de mărfuri, fiind dat că încă din anul trecut acest parc a primit sporul însemnat de 26.₀₈%.

Travaliul căilor ferate exprimat în tone-brute-kilometri, a atins țifra de 4 013 milioane, adică a fost cu 509 milioane, sau 14.₅₄%, mai intensiv ca în anul precedent și cu 1 154 milioane sau 40.₃ la % mai mare ca mijlocia perioadei de comparație din cei din urmă 5 ani.

Plusului de 8.₄₃% cu care veniturile exercițiului 1907/8 întrec pe acele ale exercițiului precedent, îi corespunde dar un plus de muncă cu mult mai mare, adică 14.₃₂ la %.

Acelaș fapt se observă și în alți ani și mai cu seamă în anul precedent 1906/7, când plusul de venituri, față de anul 1905/6, a fost tot de 8.₄%, pe când sporul de muncă s'a ridicat la 12.₃%. De unde rezultă că, în condițiunile în care se face exploatarea căilor noastre ferate, sporul de muncă nu e proporțional cu sporul de venituri.

Numărul trenurilor îndrumate în anul 1907/8 (149 215), a întrecut pe cel din anul precedent (136 811) cu 12 404 trenuri adică cu 9%.

Din totalul trenurilor îndrumate revin pe fie-care zi 409 trenuri, cu un parcurs zilnic de 45 686 trenuri-kilometri, față de anul precedent în care s'au îndrumat pe fie-care zi numai 375 trenuri cu un parcurs zilnic de 42 219 trenuri-kilometri.

De fie-care kilometru lungime mijlocie de cale corespunde anual 5 234 trenuri-kilometri în anul 1907/8 față de 4 844 trenuri-kilometri pe an în 1906/7.

Mijlocia generală a tonajului brut transportat de un tren-kilometru în 1907/8 a fost de 241 tone-brute-kilometri, pe când în anul precedent numai 227 tone brute kilometri.

Dacă cu tot sporul de muncă de care a fost nevoie în anul de exercițiu, s'a putut face exploatarea Căilor ferate în condițiuni mai satisfăcătoare ca în anii trecuți, acest rezultat bun se datorește

augmentării considerabile ce s'a făcut în anii 1905/6 și 1906/7 materialului rulant, precum și îmbunătățirilor de tot felul făcute în limita timpului și mijloacelor disponibile, fără a se putea trece cu vederea zelul și activitatea devotată a personalului.

Cu toate îmbunătățirile făcute însă, administrațiunea tot nu este în măsură să satisfacă nevoile traficului mereu în creștere, din cauza lipsurilor de tot felul de care suferă. Așa se simte neapărată trebuința de a mai spori materialul rulant, liniile de garaj, diferite gări, șoproanele de cereale, instalațiunile de apă și rezervoarele de păcură, de a se construi depozite de mașini, diferite clădiri și locuințe în stațiuni, dormitoare și cazărmi pentru personalul inferior, precum și dublarea liniilor pe unele porțiuni de cale cu frecvență mai mare, etc.

Ca încheiere dăm tablourile generale de la paginile 237, 238, 239.



III. TRAFICUL DE MĂRFURI DE MICĂ IUȚEALĂ	Mijlocia pe ar din perioada celor 5 ani precedenți de la 1902,3 până la inclusiv 1906,7	Datele corespunză- toare pentru anul bugetar 1906,7	Datele corespunză- toare pentru anul bugetar 1907,8	Diferența exprimată în procente față de	
				Anul 1906,7	mijlocia celor 5 ani precedenți 1902,3—1906,7
1. Cantitatea transportată Tone	5 110 462	6 021 057	6 698 414	+ 11.25 %	+ 31.1 %
2. Tone-kilometri	787 893 732	940 434 750	1 085 425 718	+ 15.42 „	+ 37.76 „
3. Tone-kilom. pe un km. lung. de cale .	247 847	295 041	340 686	+ 15.24 „	+ 37.46 „
4. Venitul Lei	38 442 475	45 730 429	49 547 774	+ 8.35 „	+ 28.9 „
5. Venitul de o tonă transportată „	7.51	7.10	7.40	- 2.63 „	- 1.5 „
6. Venit de 1 km. de cale „	12 093	14 376	15 552	+ 8.18 „	+ 28.6 „
7. Venit de 1 tonă kilometrică Bani	4.9	4.9	4.6	- 6.12 „	- 6.12 „
8. Dist. medie parcursă de fie-care tonă . Km.	154	156	162	+ 3.85 „	+ 5.19 „
9. Diverse venituri. Lei	2 353 023	2 740 428	3 261 317	+ 19.01 „	+ 38.6 „
10. Diverse venituri pe 1 kilometru de cale „	740	862	1 024	+ 18.79 „	+ 38.4 „

IV. SPECIFICAREA ARTICOLELOR PRINCIPALE TRANSPORTATE PE C. F. R. CU MICĂ ÎNTEALĂ	Mijlocia pe an din perioada celor 5 ani precedenți de la 1902/3 până la inclusiv 1906/7	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1906/7	Datele corespunzătoare pentru anul bugetar 1907/8	Diferența exprimată în procente față de	
				Anul 1906/7	mijlocia celor 5 ani precedenți 1902/3-1906/7
1. Cereale, oleoginoase, leguminoase Tone	2 099 071	2 359 368	2 155 275	- 8. _{cs} %	+ 2.7 %
2. Produse măcinate	108 515	136 544	116 175	- 14. ₀₂ "	+ 7.1 "
3. Cărbuni de piatră, coks și similare	114 156	116 867	181 298	+ 55. ₁₃ "	+ 58.8 "
4. Petroleu, păcură (țitei), catran, reziduri.	386 293	600 371	784 628	+ 30. ₀₀ "	+ 103.1 "
5. Lemne de construcție și de lucru	653 955	770 982	940 434	+ 21. ₉₈ "	+ 43.8 "
6. Lemne de foc	387 335	444 416	555 615	+ 25. ₀₂ "	+ 43.4 "
7. Cement, beton și cărămizi refractare	22 906	36 288	50 970	+ 40. ₄₀ "	+ 122.5 "
8. Pietre cioplite, lucrate simplu, cărămizi de tot felul, var, ipsos, ardezie	82 278	87 094	122 782	+ 40. ₉₈ "	+ 49.2 "
9. Balast, nisip, lut, prundiș, pietre necioplite	355 842	422 144	657 673	+ 55. ₇₉ "	+ 84.8 "
10. Sare	89 866	94 177	108 210	+ 14. ₀₀ "	+ 21.1 "
11. Sfeclă	99 540	106 790	53 520	- 49. ₈₈ "	- 46.2 "
12. Spirt, țuică, bere, oțet	7 400	10 831	9 749	- 9. ₀₉ "	+ 31.7 "
13. Vin	64 147	77 447	65 295	- 15. ₀₀ "	+ 1.8 "
14. Butoaie goale	11 728	15 774	19 156	+ 21. ₄₄ "	+ 63.8 "
15. Fân, pae și apă	16 549	10 094	19 951	+ 97. ₆₅ "	+ 20.6 "
16. Rămășițe, îngrășăminte, coji de arbori	40 451	41 848	53 669	+ 28. ₂₅ "	+ 32.7 "
17. Mașini agricole	41 100	37 092	27 134	- 26. ₈₅ "	- 94.0 "
18. Fer în vagoane complete	89 420	157 943	215 198	+ 36. ₁₅ "	+ 140.7 "
19. Zahăr	20 851	24 870	30 736	+ 28. ₈₉ "	+ 47.4 "
20. Pește de tot felul	6 481	8 114	6 728	- 17. ₀₈ "	+ 38. ₁₁ "
21. Sticle și articole de sticle	6 099	7 367	9 149	+ 24. ₁₉ "	+ 50.0 "
22. Hârtie și imprimate	8 691	10 891	13 402	+ 28. ₀₀ "	+ 54.0 "
23. Nuci	4 201	4 643	5 769	+ 24. ₁₅ "	+ 37.3 "
24. Ouă	5 006	5 442	7 814	+ 43. ₈₉ "	+ 56.1 "
25. Tutun	6 748	7 845	9 042	+ 15. ₂₆ "	+ 34.0 "
26. Articole de clasa III în vagoane complete inclusiv tarife speciale	40 181	37 594	48 913	+ 16. ₈₁ "	+ 9.3 "
27. Mărfuri colete de clasa tarifară a II în mare cantitate articole industriale	91 371	90 995	120 512	+ 32. ₄₄ "	+ 31.9 "
28. Mărfuri colete de clasa tarifară I	175 780	180 541	189 701	+ 5. ₀₇ "	+ 7.9 "
29. Alte mărfuri de vagoane complete	42 989	40 906	60 047	+ 45. ₇₀ "	+ 39.7 "

	1899	1900/1	1901/2	1902/3	1903/4	1904/5	1905/6	1906/7	1907/8
Total general al tonelor transportate cu C. F. R. . . .	3 576 636	3 951 732	4 589 790	4 689 381	4 957 366	4 192 696	5 691 813	6 021 057	6 698 414
Tone de cereale și făină transportate .	967 561	1 516 011	2 309 143	2 399 351	2 276 349	1 429 729	2 437 587	2 495 912	2 271 450
Diferența tone	2 609 075	2 435 721	2 280 647	2 290 030	2 681 012	2 762 967	3 254 226	3 525 145	4 426 964
Totalul general al tonelor-kilometri . . .	521 325 504	565 640 727	647 243 838	665 507 630	740 564 403	672 466 995	920 494 879	940 434 750	1085 425 718
Tone-kilometri de cereale și făină	131 405 867	205 660 300	301 363 203	309 894 230	311 954 330	228 948 525	368 329 075	336 329 855	308 198 660
Diferența de tone-kilometri.	389 919 637	359 980 427	345 880 635	355 613 404	428 610 073	443 518 471	552 165 804	604 104 895	777 227 058
Venit total . . . Lei	24 676 423	28 994 786	33 860 114	34 934 087	37 142 382	31 630 633	43 374 845	45 730 419	49 547 774
Venitul din transporturile de cereale și făină Lei	5 265 583	9 636 631	14 365 999	14 666 311	14 578 978	8 990 015	16 084 354	16 356 781	14 745 238
Diferența	19 410 840	19 358 155	19 494 115	20 267 776	22 563 404	22 040 618	27 290 491	29 373 648	34 802 536