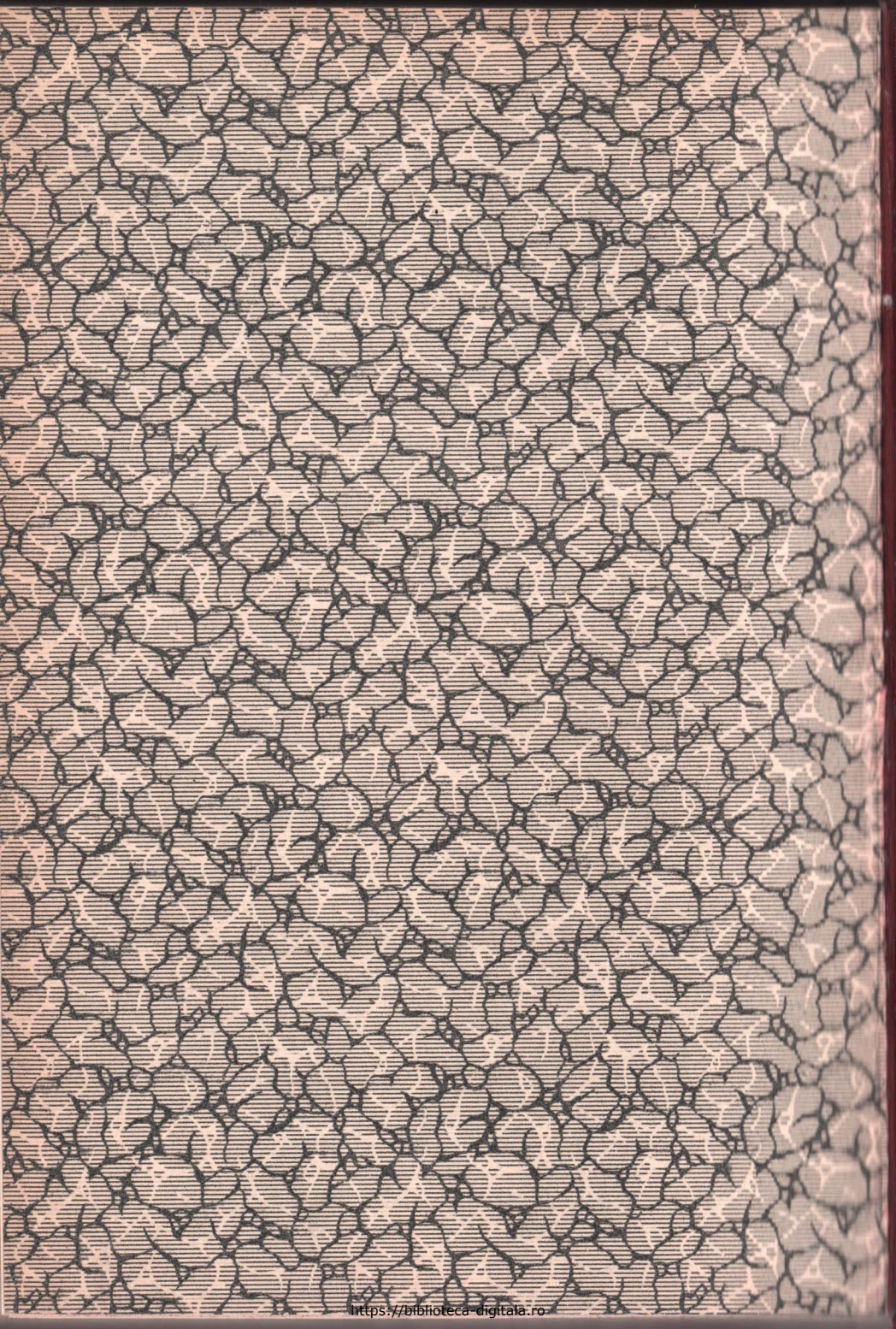
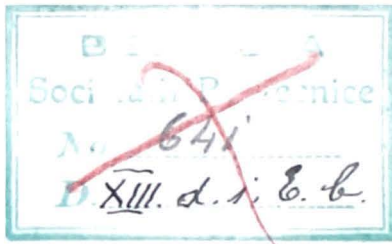


SOCIETATEA  
POLITEHNICĂ DIN ROMÂNIA  
BIBLIOTECA

Nr. 3124

Locul 17 a







# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

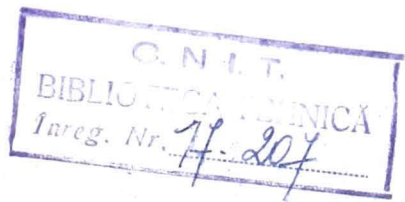
C. 2.09.2  
e. 06.05.00

ANUL XXVII

1911

BIBLIOTECA	Asociația	Clădirea
	inginerilor	din România
Nr. Inv.	17207	
Locul		

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ



REDACȚIA BULETINULUI : BUCUREȘTI, STRADA EPISCOPIEI No. 2.



---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

---

### PERSONAL

#### Mișcări în corpul tehnic

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 32.749,

În baza art. 8, alin. IV din legea de organizare a corpului tehnic,  
Am decretat și decretăm :

Art. I D-nii Băiulescu Romulus și Danielescu Dimitrie N., actuali sub-șefi de serviciu în administrațiunea căilor ferate și având în corpul tehnic gradul de inginer-șef clasa I, cel dintâi dela 15 Ianuarie 1903 și cel de al doilea dela 1 Aprilie 1904, sunt înaintați la gradul de inspector general clasa II.

Art. II. Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.  
Dat în București, la 22 Decembrie 1910.

Ministrul lucrărilor publice  
**V. G. MORTUN**

CAROL.  
No. 3877.

---

Prin decretul regal cu No. 131 din 13 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-stagiar George Mihăilescu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se rechemă în cadrul de activitate (cadrul detașat) conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 20 Decembrie 1910, când a fost numit în serviciul tehnic al comunei București.

## In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tecnice superior

CAROL I

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate:*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 33.004,

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* D. Inspector-general clasa I Anghel Saligny, actualmente director-general al Îmbunătățirilor funciare de pe lângă ministerul agriculturii și domeniilor, se trece în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp și totdeodată se confirmă ca membru și ca vice președinte al consiliului tehnic superior, conform dispozițiilor regulamentului pentru organizarea acestui consiliu, sancționat cu decretul Nostru No. 1405 din 29 Martie 1901.

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 23 Decembrie 1910

Ministrul lucrărilor publice  
V. G. MORTUN

CAROL  
No. 3919

CAROL I

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate:*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 33005 ;

Având în vedere regulamentul pentru organizarea consiliului superior tehnic,

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* D-nii inspectorii generali Sergiu Carcalechi și Vasile Voiculescu, precum și d. arhitect Petre Antonescu sunt numiți membrii în consiliul superior tehnic.



*Art. II.* Ministru Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 23 Decembrie 1910.

Ministru lucrărilor publice  
**V. G. MORTUN**

CAROL  
No. 3920

CAROL I

Pin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate:*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* D. Inspector-general clasa I Alexandru Davidescu, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se numește în postul vacant de secretar general al ministerului de lucrări publice și totodată se trece în cadrul ordinar al sus zisului corp.

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 30 Decembrie 1910.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. DELAVRANCEA**

CAROL

Noi ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

*Art. I.* D. Inginer Eugeniu N. Ștefănescu, șeful diviziunii personalului din acest minister, este autorizat a semna în numele nostru și a comunica direct serviciilor tehnice județene, prefecturilor, precum și direcțiunii generale a Monitorului Oficial, deciziunile luate de noi sau de d. secretar general, relativ la numiri de personal, transferări, concedii, etc.

*Art. II.* D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 17 Ianuarie 1911.

Ministru, **B. DELAVRANCEA**

No. 965.

## In Serviciul de Poduri și Șosele

Prin decretul regal cu No. 19 din 5 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-șef cl. I Nestor Urechia, actualmente șef al diviziunii II din administrațiunea centrală a ministerului lucrărilor publice, este numit, pe ziua de 1 Ianuarie 1911, șef al serviciului de întreținere al căiei naționale Ploești-Predeal, partea Cămpina-Predeal.

D. inginer-ordinar clasa I Eugeniu N. Ștefănescu, actual subșef al zisei diviziuni, este numit, pe aceeași zi, în postul de șef de diviziune, în locul d-lui inginer-șef Nestor Urechia, trecut în al, serviciu.

Prin decretul regal cu No. 252 din 20 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de către d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-ordinar clasa II Nicolae N. Furcă, actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie 1911, pentru a-și regula drepturile la pensie, având etatea cerută de legea pensiunilor.

Prin decretul regal cu No. 297 din 25 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de același d. ministru, d. Mihail I. Dumitrescu, absolvent cu diplomă al școlii de conductori-desemnatori de pe lângă școala națională de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 25 Ianuarie 1911, în serviciul de poduri și șosele, și totodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de conductor clasa III, conform art. 53 din legea de organizare a zisului corp.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 312 din 11 Ianuarie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Amedeu Rădulescu actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Gorj, este trecut pe ziua de 16 Ianuarie 1911 și până la alte dispozițiuni, la serviciul de poduri și șosele din jud. Dolj, pentru a îndeplini funcțiunea de sub-șef al serviciului, în locul d-lui inginer-ordinar clasa I, Nicolae Nicolescu, care se găsește suspendat.

D. inginer-ordinar clasa III Aurel Smântânescu, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Gorj, este trecut, pe ziua de 16 Ianuarie 1911, în postul de șef al aceluiași serviciu, în locul d-lui inginer Amedeu Rădulescu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 1318 din 20 Ianuarie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Amedeu Rădulescu, din serviciul de poduri și șosele al județului Dolj, este trecut, pe ziua de 20 Ianuarie 1911, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din jud. Teleorman, în locul d-lui inginer Baranga, transferat.

Prin deciziunea aceluiaș d. ministru cu No. 1320 din 20 Ianuarie 1911, d. conductor clasa II Ion V. Popescu, din serviciul de poduri și șosele al județului Buzău, este transferat, după a sa cerere, și pe ziua de 1 Februarie 1911, la serviciul de poduri și șosele din județul Muscel.

## **In administrația căilor ferate române**

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 33.007,

Am decretat și decretăm :

Art. I. D. Inspector general clasa I Dragu Theodor, actualmente șef de serviciu în administrațiunea căilor ferate, se numește, pe ziua de 4 Ianuarie st. n. 1911, în postul de subdirector general al căilor ferate, în locul d-lui inspector general clasa I Râmniceanu Mihail M., trecut în altă funcțiune.

Art. II Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 23 Decembrie 1910.

Ministrul lucrărilor publice  
**V. G. Mortzun**

CAROL  
No. 3921

**CAROL I**

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 33.008,

Am decretat și decretăm :

Art. I. D. Inspector general clasa II Cosmovici George C., actual sub-șef de serviciu, și d. inginer-șef clasa I Stratilescu Grigore G., actual șef de biourow tehnic în administrația căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 4 Ianuarie stil nou 1911, cel dintâiu în postul de șef de serviciu și cel de al doilea în postul de sub-șef de serviciu în aceeași administrațiune.

Art. II. Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Ministrul lucrărilor publice  
**V. G. Mortzun**

CAROL  
No. 3922

**CAROL I**

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori sănătate :*

Asupra raportului ministrului nostru secretar de stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 1282,

Am decretat și decretăm :

Art. I. D. Inspector general clasa II Zahariade Petre, actual șef al serviciului pentru reconstrucțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate, se numește, pe ziua de 1 Februarie st. n. 1911, în postul de șef al serviciului de întreținere din aceeaș administrațiune.

Art. II. D. Inspector general cl. II Gheorghiu Ștefan, actual sub șef al serviciului de întreținere, se numește, pe aceeaș zi, în postul de șef al serviciului pentru reconstrucțiunea și consolidarea podurilor.

Art. III. Ministerul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 20 Ianuarie 1911.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. Delavraneca**

CAROL  
No. 251

## LEGI ȘI REGULAMENTE

---

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 1831 ;

Având în vedere jurnalul consiliului de miniștri No. 21 din 22 Ianuarie a. c.,

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* Se aprobă de noi ce urmează :

***Regulament pentru modificarea Art. 67 din regulamentul de aplicare al legii pentru organizarea corpului tehnic.***

*Art. Unic.* Art. 67 din regulamentul de aplicare al legii corpului tehnic, se modifică și se întocmește, după cum urmează :  
Inspectori generali de clasa I, 12.

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 25 Ianuarie 1911.

CAROL,

Ministrul lucrărilor publice

**B. DELAVRANCEA**

No. 296.

## COMUNICĂRI

### Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă

Se aduce la cunoștința generală că, începând de la 15/28 Februarie 1911, pentru utilizarea liniilor de cale ferată din portul Constanța, se va percepe dela toate mărfurile ce sosesc în acel port sau pleacă din acel port cu calea ferată, următoarele taxe :

a) Un leu de vagon de 10.000 kg. dela toate mărfurile cari sosesc în port sau pleacă din port cu calea ferată, cu mică sau mare viteză, în afară de bagajele călătorilor :

b) Pentru expedițiuni mai mici de 10.000 kg. se va percepe 10 bani de fiecare tonă, cu un minimum de 5 bani pentru expedițiuni sau sosiri de 500 kg. sau mai mici :

c) Taxa de un leu pe vagon de 10.000 kg. se va aplica și în cazurile când, prin dispozițiunile tarifare ale căilor ferate, se consideră ca încărcământ total de vagon încărcămintele de 4.000, 6.000 sau 8.000 kg :

d) Pentru vagoanele de 15.000 kg. 25.000 kg. sau 40.000 kg. se vor proceda după aceleași norme după cari se procede la taxarea transporturilor pe calea ferată, cu excepțiunea vagoanelor-cazane de petrol, cari, conform contractelor încheiate cu societățile petrolifere, nu pot fi impuse la altă taxă de cât un leu de vagon.

No. 8.335.

1910, Decembrie 29.

### Direcțiunea generală a Căilor Ferate Române

Se aduce la cunoștința generală că, spre a se evita interpretări greșite ale dispozițiunilor în vigoare relative la timpul liber de taxa de locațiune a vagoanelor la încărcarea și descărcarea lor, precum și la aplicarea tarifului special No. XIII de export, la articolele enumerate în acest tarif special, se fac în tariful local de mărfuri, următoarele modificări, cari intră imediat în vigoare :

1. La pagina 23, capitolul 4, se va înlocui textul din primele trei rânduri conținute după litera A ; prin următorul text :

Încărcările și descărcările mărfurilor, cari, conform dispozițiunilor tarifare, cad în sarcina părților, trebuie efectuate în timp de 6 ore, socotite de la punere la dispoziție a vagoanelor.

Calea ferată are dreptul să mărească sau să restrângă acest termen. Ea va aduce aceste măsuri la cunoștința publicului prin anunțuri,

În Constanța oraș și port, timpul liber de locațiune pentru vagoanele cu cereale este de 4 ore.

La pagina 193 a tarifului, după rândul al 8-lea, se va intercala următorul text:

Acest tarif se aplică numai dacă articolele cuprinse în nomenclatura sa sunt predate în țară; iar nu dacă acele articole sosind din străinătate, tranzitează, recartându-se fie dela o stațiune de frontieră, sau dela o stațiune din interiorul țării.

Ad. No. 116284/33984 C<sup>2</sup>

1910 Decembrie 23.

Se aduce la cunoștința generală că :

Cu valabilitatea dela 1 Ianuarie st. n. 1911, taxele tarifului de clase și ale tarifelor excepționale prescrise pentru gările din stațiunea Berlin. e apică și pentru stația Berlin-Ostbahnhof, (gara de est din Berlin).

În tariful de clasă și în țările excepționale ale tarifului român-nord-german partea II-a în care figurează stațiunea Berlin, se va face prenotarea cuvenită.

În indicatorul kilometric dela paginile 478/479 se va înscrie stațiunea Berlin-Ostbahnhof cu următoarele distanțe :

Dela sau la calea ferată : până la sau dela punctele de secțiune :

	I		II		III		IV		V	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Berlin-Ostbf.										
Berlin.										
	1283		1709	1709	1591	1591	1422	1422	1442	1442

București, 31 Decembrie 1910

No. 125.905/37.935 C<sup>2</sup>.

Se aduce la cunoștința generală că valabilitatea taxelor tarifare excepționale pentru uleiuri minerale și benzină, despre care tratează publicațiunea No. 73.848/22.437 C, inserată în Monitorul Oficial No. 93 din 29 Iulie (11 August) 1910, se prelungește până la revocare resp. până la introducerea de noi tarife, cel mai târziu însă până la 31 Decembrie stil nou, 1911.

No. 127.851/38.356 C<sup>2</sup>.

1911, Ianuarie 3

Se aduce la cunoștința generală că stația Merii, situată pe linia Ploești-Slobozia, care până acuma a fost deschisă numai pentru traficul de călători, bagaje și mărfuri în vagoane complete, se deschide la 23 Decembrie 1910/5 Ianuarie 1911 și pentru traficul de mărfuri, colete de mare și de mică iuțcală.

În indicatorul :

Ad. No. 129.595/38.834 C<sup>2</sup>.

1911, Ianuarie 3 st. n.

# PUBLICAȚIUNE

## Ministerul de Lucrări Publice

Se scoate în licitație lucrările de construcțiune a șoselei naționale București-Urziceni-Buzău, porțiunea cuprinsă între Klm. 57+000 și 65+500, din județul Ialomița.

Licitațiunea se va ține, la acest minister și la prefectura județului Ialomița, în ziua de 8 Martie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, câtimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectura județului Ialomița, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72-83 din legea asupra comptabilităței publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din Monitorul Oficial No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 65.

1911, Ianuarie 4.

Se dă în întreprindere construcția unei clădiri, cu atenanțele ei, pentru locuința conductorului de poduri și șosele din secția IV, în comuna Trusești, din Județul Botoșani.

Valoarea după deviz este de lei 14.700.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura Județului Botoșani, în ziua de 22 Februarie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, câtimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și deosebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectura județului Botoșani, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilităței publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din Monitorul Oficial No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 1279.

1911, Ianuarie 19.



Se scoate din nou în licitație lucrările de construcțiune a 4 podete definitive pe șoseaua națională Tulcea-Măcin-Ghecet.

Valoarea după deviz este de lei 13.700.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Tulcea, în ziua de 23 Februarie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni, dela minister și dela numita prefectură, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72-83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din Monitorul Oficial No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supra oferte nu se primesc.

No. 1560.

1911 Ianuarie 21.

Se dă în întreprindere construirea unui pod de lemn sistem grindă armată de 70 metri deschidere, 3 m. înălțime și 4.50 m. lărgime, pe șoseaua vecinală Timoc-Cocoru klm. 18+179, peste râul Topolog, din județul Argeș.

Valoarea după deviz este de lei 14.000.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Argeș, în ziua de 22 Februarie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectura județului Argeș, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72-83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din Monitorul Oficial No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supra oferte nu se primesc.

No. 2034.

1911, Ianuarie 27.

## Căile Ferate Române :

Se aduce la cunoștința generală că, în ziua de 18 Martie 1911 st. n. orele 11 a. m., se va ține licitațiune la direcțiunea generală a căilor ferate române, serviciul B (Gara de Nord) București, pentru aprovizionarea furniturii de 233.800 traverse semi-rotunde de stejar, predabile franco în una din gările C. F. R. și așezate în stive regulate.

Traversele vor îndeplini condițiunile prevăzute în caietul de sarcine special, al serviciului lucrărilor noi, pentru furnituri de traverse, ediția 1906.

Condițiunile acestui caiet de sarcine, precum și tipul de contract se pot vedea în toate zilele de lucru, la serviciul lucrărilor noi, strada Manea-Brutaru No. 30, între orele 9-12 a. m.

Ofertele vor fi timbrate și sigilate, putându-se întocmi pentru orice cantități.

Doritorii de a concura la această licitație, vor prezenta ofertele în plicuri adresate „direcțiunii generale a căilor ferate române, serviciul B. Gara de Nord București“, cu următoarea inscripție pe plic: „Oferta pentru traverse de stejar, licitația dela 18 Martie 1911 st. n.“

Ofertele se vor primi numai până în ziua licitațiunii, orele 11 a. m., când se vor deschide.

Pentruca oferta să fie valabilă, se va anexa pe lângă dânsa și recipisa Cassei de depuneri și consemnațiunii pentru depunerea unei garanții provizorii de 4 la sută din valoarea ofertei.

Se face cunoscut că se vor considera ca nule și neavenite :

a) Ofertele cari nu ar fi însoțite de recipisa sus menționată. Afecțiuni de garanții depuse pentru alte contracte, sau de sume pe cari concurentul ar avea de primit dela administrația C. F. R. pentru furnituri efectuate și cari nu pot în nici un caz înlocui garanția provizorie de 4 la sută ;

b) Ofertele cari nu ar conține locul de predare ;

c) Ofertele cari ar conține derogări.

Cauțiunea definitivă va fi de 6 la sută din valoarea furniturii, ea va trebui depusă de concurentul declarat adjudecatar în termenul prevăzut la art. 2 din condițiunile generale de întreprinderi de lucrări publice și furnituri de materiale, sub pedeapsă de confiscare a cauțiunii provizorie.

Oferta va fi întocmită pe formularul de ofertă al direcțiunii generale a C. F. R.

În ofertă se va arăta precis :

a) Cantitatea oferită ;

b) Stația sau stațiunile de predare și prețul unitar ;

c) Când predarea se va face în mai multe stațiuni, se va arăta ce anume cantități se predă în fiecare stațiune.

Supraoferte nu se primesc.

Rezultatul licitațiunii se va comunica.

În ziua de 20 Februarie stil nou 1911, orele 11 a. m., se va ține licitație, la direcțiunea generală a C. F. R., serviciul B, pentru executarea lucrărilor de construcție a unei clădiri de locuință pentru șeful uzinei de creozotat traverse și a unui dormitor cu 60 de paturi la uzina de creozotat traverse din stația Ploești, a căror valoare după deviz este de 83.900 lei.

Ofertele se vor adresa, direcțiunii generale a C. F. R., serviciul B, timbrate și sigilate, cu adăogire pe plic : „Ofertă pentru lucrările de construcțiune a unei clădiri de locuință și a unui dormitor la uzina de creozotat traverse din stația Ploești, licitația din 20 Februarie stil nou 1911“, cel mai târziu până în ziua de 20 Februarie stil n. 1911, orele 11 a. m., când se vor deschide în în ședință publică.

Ofertele se vor trimite prin poștă ; nu se admite ca concurenții să prezinte direct ofertele lor în ziua licitațiunii.

Supraoferte nu se admit.

Concurenții vor depune o garanție provizorie de 3.400 lei la cassa centrală a C. F. R. din București, iar recipisele doveditoare de depunerea cauțiunii se vor trimite, sau deodată cu oferta în plic, sau vor fi prezentate de concurenți direcțiunii C. F. R., în ziua și la orele fixate mai sus pentru ținerea licitației.

Garanția definitivă va fi de 5.000.

Depunerea cauțiunii în numerar la licitație nu se admite.

Informațiuni și lămuriri se pot lua la serviciul central de întreținere C. F. R., calea victoriei No. 124, București, în ori ce zi de lucru, între orele 10—12 a. m.

No. 4378.

1911, Ianuarie 20 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, în ziua de joi, 23 Februarie st. n. a. c., orele 4 p. m., se va ține licitație la direcțiunea generală a căilor ferate române (gara de Nord) București, pentru aprovizionarea furniturii de 18.000 buc. traverse de stejar pentru cale normală principală de categoria I și 40.000 buc. de categoria II, predabile franco în una din gările rețelei C. F. R., și așezate în stive regulate. Aceste traverse sunt a se preda în termen de 8 luni dela semnarea contractului în cantități lunare sau bimestriale egale, începând predările de la 1 Martie st. n., 1911. Aceste traverse trebuie să îndeplinească condițiunile contractului tip. 11 ultima edițiune. Ofertele vor fi timbrate și sigilate, putându-se întocmi pentru ori și ce cantități. Doritori de a concura la această licitație, vor trimite ofertele d-lor în plicuri sigilate la adresa :

„Direcțiuni generale a căilor ferate române, serviciul B. Gara de Nord (București)“, cu următoarea inscripție pe plic :

„Ofertă pentru traverse de stejar, licitația din 23 Februarie st. n. 1911“.

Ofertele se vor primi numai până în ziua licitațiunii, orele 4 p. m. când se vor deschide.

Pentru ca oferta să fie valabilă, se va anexa pe lângă dânsa și chitanța Casieriei centrale a C. F. R., de depunerea unei cauțiuni provizorie de 5% din valoarea ofertei.

Se face cunoscut că se vor considera ca nule și neavenite: a) Ofertele cari ar fi însoțite de chitanța menționată mai sus. Afectări de garanții depuse pentru alte contracte, sau de sume pe cari concurentul ar avea de primit dela administrația C. F. R., pentru furnituri efectuate, nu pot înlocui în nici un caz garanția provizorie de 5%; b) Ofertele cari nu ar conține locul de predare; c) Ofertele cari ar conține derogări.

Cauțiunea definitivă va fi de 10; ea trebuie depusă îndată ce concurentul declarat adjudecatar a primit cuvenitul aviz. Numai după completarea garanției, se va încheia contractul.

În caz când concurentul declarat adjudecatar, nu este următor invitațiunii coprinsă în avizul sus menționat, direcțiunea generală a C. F. R., fără vre-o somațiune prealabilă sau judecată, va considera adjudecarea neavenită și va confisca în folosul său cauțiunea provizorie spre despăgubirea daunelor ocazionate.

Oferta va fi întocmită pe formularul de ofertă al direcțiunii generale a C. F. R.

În ofertă se va arăta în mod precis:

- a) Cantitatea oferită; b) Stația sau stațiunile de predare și prețul unitar; c) Termenul de predare și cantitatea de predat lunar;
- d) Când predarea se va face în mai multe stațiuni, se va arăta ce anume cantitate se va preda în fiecare stațiune.

Direcțiunea Generală își rezervă dreptul de a contracta și pentru cantități mai mici decât cele oferite pentru un anume loc de predare.

Pentru a face comparație între prețurile oferite, direcțiunea generală va adăoga la prețul oferit costul transportului, calculat 15 bani de vagon kilometric, până la locul de întrebuințare și va aproba astfel ofertele cele mai avantajoase.

Concurenții rămân angajați pentru oferta prezentată 30 zile dela data licitațiunii.

Supraoferte sau oferte fără preț, arătând însă un scăzământ asupra celei mai eftine prezentate, nu se admite.

Rezultatul licitațiunii se va comunica.

Pentru orice informațiuni, a se adresa în toate zilele de lucru, la serviciul de economat, str. Lascar Catargi No. 5, unde se pot lua deslușirile necesare, caiet de sarcini și formulare pentru oferte, etc.

No. 9.559.

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

### PERSONAL

#### Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 308 din 26 Ianuarie 1911, în urma propunerii făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. conductor clasa III Atanase Bordscu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, fiind numit pe ziua de 10 Ianuarie 1911, în serviciul tehnic al comunei București, este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul detașat) al sus zisului corp.

Prin decretul regal cu No. 393 din 31 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer ordinar clasa II Ionescu Barbu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat în cadrul de activitate (cadrul detașat), conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 14 Ianuarie 1911, când a fost numit în serviciul tehnic al comunei urbane Târgu Jiu.

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori sănătate:*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 2161;

În baza art. 8, alin. IV din legea de organizare a corpului tehnic,

Am decretat și decretăm:

*Art. I.* D. Mareș Alexandru, șef de serviciu în administrațiunea căilor ferate și având în corpul tehnic gradul de inspector ge-

neral cl. II, dela 19 Martie 1904 și d. Cosmovici Alexandru C., subșef de serviciu în aceiaș administrațiune, având gradul de inginer-șef cl. I, dela 1 Iulie 1903, sunt înaintați, pe ziua de 1 Februarie st. n. 1911, cel dintâi la gradul de inspector general cl. I și cel de al doilea la gradul de inspector general clasa II.

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 31 Ianuarie 1911.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. DELAVRANCEA**

CAROL  
No. 396.

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice ;

În baza art. 8, alin. IV din legea de organizare a corpului tehnic,

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* D. Davidescu Constantin, director al serviciului hidraulic și având în corpul tehnic gradul de inspector-general clasa II dela 1903, Iulie 1, și d. Beleș Aureliu, sub directorul serviciului de studii și construcțiuni, având gradul de inginer-șef clasa I dela 1903, Ianuarie 1, sunt înaintați, pe ziua de 1 Aprilie 1911, cel d'întâi la gradul de inspector general clasa I și cel de al doilea la gradul de inspector general clasa II.

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 31 Ianuarie 1911.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. DELAVRANCEA**

CAROL  
No. 1128.

---

Prin decretul regal sub No. 506 din 7 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer ordinar clasa II Vasile

Ștefănescu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat în cadrul de activitate (cadrul detașat), conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 9 Iunie 1910, când a fost numit în serviciul tehnic al comunei Craiova.

---

Prin decretul regal sub No. 626 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-șef clasa I Andrei G. Ioachimescu, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 16 Ianuarie 1911, când a demisionat din serviciul direcțiunii generale a regiei monopolurilor Statului.

---

Prin decretul regal sub No. 627 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s'a primit demisiunea d-lui inginer-șef cl. II Burghilea Teodor N., pe ziua de 26 Ianuarie st. n. 1911, din postul de subșef de divizie ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este trecut în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua mai sus arătată, când a fost numit în serviciul direcțiunii generale a regiei monopolurilor Statului.

---

---

### **In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior**

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 3763 din 14 Februarie 1911, d. Florian C. Popescu, este numit pe ziua de 16 Februarie 1911, în postul de copist clasa II în administrația centrală a ministerului (diviziunea contabilității), în locul d-lui Vasile C. Metaxa, care este concediat din funcțiune pe aceeaș zi, pentru repetate lipsuri dela serviciu, fără nici o învoire.

---

### **In învățământ**

Prin decretul regal cu No. 395 din 31 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inspector general Alexandru Da-

videscu, actualmente profesor repetitor la școala Națională de poduri și șosele, este numit profesor titular la catedra vacantă de *hidraulică și motori hidraulici*.

D. inginer Dionisie Ghermani este numit în postul de profesor repetitor la aceeaș școală.

### **In Serviciul de Poduri și Șosele**

Prin decretul regal cu No. 394 din 31 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-ordinar clasa II, George M. Niculescu-Dacu, actualmente sub-șef de secțiune în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 14 Februarie 1911, în serviciul de poduri și șosele al ministerului.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2163 din 28 Ianuarie 1911, d. conductor clasa III, Ioan P. Ionescu, din serviciul de poduri și șosele al județului Romanați, este transferat după a sa cerere, pe ziua de 1 Februarie 1911, la serviciul de poduri și șosele din județul Buzău.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2313 din 29 Ianuarie 1911, d-l Gheorghe Alexandrescu, actual conductor provizoriu în serviciul de poduri și șosele din județul Olt, este licențiat din funcțiune, pe ziua de 1 Februarie 1911, pentru cauză de boală îndelungată.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2314, din 29 Ianuarie 1911, d. conductor cl. II Petre Chiriac, din serviciul de poduri și șosele al județului Prahova, și d. conductor cl. II George Radovici, din serviciul de poduri și șosele al județului Gorj, sunt transferați, după a lor cerere, pe ziua de 1 Februarie 1911, unul în locul celuilalt.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2407 din 31 Ianuarie 1911, d. Tudor Ioan actual picher clasa V în serviciul de poduri și șosele din județul Olt, este înaintat, pe ziua de 1 Februarie 1911, în postul de picher clasa II la acelaș serviciu.



Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2408, din 31 Ianuarie 1911, d. Ștefan Panaitescu, actual picher clasa III, la serviciul de poduri și șosele din județul R.-Sărat, este înaintat pe ziua de 1 Februarie 1911, în postul de picher clasa II la acelaș serviciu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2427 din 31 Ianuarie 1911, d. inginer-ordinar clasa II, Ioan Gh. Tzintzu, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Neamțu, este transferat, în interes de serviciu, pe ziua de 1 Februarie 1911, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Iași, în locul d-lui inginer-șef Cristodulo, trecut în alt serviciu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2428 din 31 Ianuarie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Gheorghe M. Nicolescu-Dacu este numit, pe ziua de 1 Februarie 1911, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Neamțu, în locul d-lui inginer-ordinar clasa II Ion G. Tzintzu, transferat.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2438 din 31 Ianuarie 1911, d. Nicolae G. Popovici este numit, pe ziua de 1 Februarie 1911, în postul de picher clasa III la serviciul de poduri și șosele din județul Neamțu, în locul rămas vacant prin încetarea din viață a picherului Gheorghe Petrescu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No 2662 din 3 Februarie 1911, d. inginer-ordinar clasa II, Dimitrie D. Senovici, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Vâlcea, este însărcinat cu gerarea aceluiași serviciu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2662 din 3 Februarie 1911, d. inginer-șef clasa II, Constantin Arghirescu, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Vâlcea, este transferat, pe ziua de 1 Februarie 1911, în aceeași calitate, la județul Constanța, în locul d-lui inginer Aurel Diaconovici, care este trecut pe aceeași zi în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Suceava, rămas vacant prin trecerea d-lui inginer Nicolae V. Stamatii în altă funcțiune.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2870 din 5 Februarie 1911, d. Tache M. Aldea, este numit pe ziua de 1 Februarie 1911, în postul de picher clasa III la serviciul de poduri și șosele din județul Buzău, în locul picherului Nicolae Negrescu, care este depărtat din funcțiune, pe aceeași zi, pentru neregularități săvârșite în serviciu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2948 din 5 Februarie 1911, d. Nicolae Pătrașcu, actual picher cl. II în serviciul de poduri și șosele din jud. Olt, se transferă după a sa cerere, pe ziua de 16 Februarie 1911, la jud. Argeș, în locul d. lui Dumitru Ionescu, picher cl. II, care se trece tot după a sa cerere și pe aceeași zi, la serviciul de poduri și șosele din județul Constanța.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 3938 din 16 Februarie 1911, d. Constantin Tălăgescu, picher cl. III în serviciul de poduri și șosele din județul Constanța, este destituit din funcțiune, pe ziua de 16 Februarie 1911, pentru că s'a făcut vinovat de abuzuri săvârșite în serviciu și neregularități în întrebuințarea zilelor de prestație, păgubind județul cu 1.584 lei.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 4059 din 17 Februarie 1911, d. Mihail Drăghici este reprimat în serviciu, pe ziua de 16 Februarie 1911, în postul de picher cl. II, la serviciul de poduri și șosele din județul Prahova.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 4107 din 18 Februarie 1911, d. Dumitru Popescu, actual picher clasa V în serviciul de poduri și șosele din jud. Mehedinți, este lăsat în disponibilitate, pe ziua de 1 Martie 1911, fiindcă starea sănătății sale nu-i mai permite a continua serviciul.

### **In serviciul Direcțiunii generale de studii și construcții**

Prin decretul regal cu No. 397 din 31 Ianuarie 1911, în urma propunerii făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-șef clasa II Ștefan Cristodulo, din serviciul de poduri și șosele, este transferat, în interes de serviciu, pe ziua de 1 Februarie 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni.

Prin decretul regal cu No. 455 din 3 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-ordinar clasa I Nicolae V. Stamati, din serviciul de poduri și șosele, este trecut, pe ziua de 1 Februarie 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni.

---

Prin decretul regal No. 471 din 4 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Ioan Ravici, actual diriginte al secțiunii grafice din direcțiunea generală a serviciului de studii și construcțiuni, este licențiat din serviciu, pe ziua de 1 Aprilie 1911, pentru a-și regula drepturile la pensiuine, având împlinită etatea cerută de legea pensiunilor.

---

### **In administrația căilor ferate române**

Prin decretul regal cu No. 307 din 26 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-șef clasa II Torocceanu Corneliu și d. inginer-ordinar clasa I Capriel Iosef Ant., actuali șefi de secțiune la serviciul pentru reconstrucțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate. sunt înaintați pe ziua de 1 Februarie stil nou 1911, în posturile de șefi de divizie, la acelaș serviciu.

Prin decretul regal cu No. 383 din 29 Ianuarie 1911, în urma propunerii făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-șef clasa I Antoniu Alexandru, actual șef de divizie în serviciul administrațiunii căilor ferate este înaintat, pe ziua de 1 Februarie stil nou 1911, în postul de subșef de serviciu în aceeaș administrațiune.

---

Prin decretul regal cu No. 391 din 31 Ianuarie 1911, în urma propunerii făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Berdan Ioan I., actual șef de stație în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1911, pentru că boala de care este atins îl face impropriu serviciului.

---

Prin decretul regal cu No. 392 din 31 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s'a primit demisiunea d-lui Lețu Tache I., pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1911, din postul de împiegat de biou principal, ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal cu No. 398 din 31 Ianuarie 1911, în urma propunerii făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Adamescu Dimitrie, actual șef de stație în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1911, pentru bătrânețe precoce, conform dispozițiilor art. 46 din legea generală de pensii și art. 100 din regulamentul acestei legi, având actualmente etatea peste 54 de ani și urmând a-și regula drepturile la pensie.

Prin decretul regal cu No. 400 din 31 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Săndulescu Ioan, actual șef de magazie principală și d. Mesêșeanu Ioan, actual casier principal în administrația căilor ferate, sunt licențiați din serviciu, pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911, spre a-și regula drepturile la pensie, având etatea cerută de legea pensiunilor.

Prin decretul regal cu No. 401 din 31 Ianuarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Petrescu Ioan, actual împiegat de biou în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 14 Februarie st. n. 1911, spre a și regula drepturile la pensie, având etatea cerută de legea pensiunilor.

Prin decretul regal No. 412 din 1 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Schitenescu Constantin, absolvent cu diplomă al școlii naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, este numit, pe ziua de 1 Februarie 1911 st. n., în postul de subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar),

cu gradul de inginer-ordinar, clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

---

Prin decretul regal cu No. 504 din 7 Februarie 1912, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d-nii :Christea Ion S., Alexandrescu Gheorghe și Iosepescu Alexandru V. sunt confirmați, pe ziua de 1 Februarie st. n. 1911, în posturile de șefi de stațiune ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 505 din 7 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s-a primit demisiunea d-lui Georoceanu Constantin D., pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911, din postul de controlor principal ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal cu No. 527 din 9 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s'a primit demisiunea d-lui Predescu Gheorghe, pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911. din postul de picher, ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 623 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s a primit demisiunea d-lui Voiculescu Popp Constantin, pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911, din Postul de impegat de birou principal ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 625 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s'a primit demisiunea d-lui Burki Emil N., pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911, din postul de impiegat de biurou principal ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 628 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la

departamentul lucrărilor publice, s'a primit demisiunea d lui Georoceanu Vintilă, pe ziua de 3/16 Februarie 1911, din postul de impieगत de biurou ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 629 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Ștefănescu Ștefan este numit, pe ziua de 15/28 Ianuarie 1911, în postul de impieगत de biurou la serviciul pentru reconstrucțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 630 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Nicolescu Ioan I., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, este numit pe ziua de 1/14 Februarie 1911, în postul de inginer-asistent la serviciul pentru reconstrucțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate, și totodată este admis, pe aceeaș zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar cl. III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

---

Prin decretul regal sub No. 631 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, s'a primit demisiunea d-lui Ionescu Ștefan I., pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, din postul de sub șef de serviciu ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal sub No. 632 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. inginer-ordinar cl. III Geraki Constantin D., actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este reprimat în serviciu, pe ziua de 1 Februarie st. n. 1911, în postul de inginer-atașat în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este rechemat pe aceeaș zi, în cadrul de activitate al sus zisului corp.

---

Prin decretul regal sub No. 633 din 16 Februarie 1911. după propunerea făcută prin raport de d. ministru, secretar de Stat la

departamentul lucrărilor publice, d. inginer ordinar cl. I Kivu Nicolae I., actual șef de secție la serviciul pentru reconstrucțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Martie st. n. 1911, în postul de șef de divizie la acelaș serviciu.

---

Prin decretul regal sub No. 634 din 16 Februarie 1911, după propunerea făcută prin raport de d. ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, d. Mărculescu Max, inginer cu diplomă dela școala superioară tehnică din Charlottenburg (Berlin), este numit, pe ziua de 1/14 Februarie 1911, în postul de sub șef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

---

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2165 din 28 Ianuarie 1911, d. Serbenciu Emanoil Th., actual șef de stație în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1911, spre a-și regula drepturile la pensie, având etatea înaintată, fiind trecut de 65 ani.

---

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 2309 din 29 Ianuarie 1911, d. Gallu Nicolae, actual impiegat de biurou în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1911, spre a-și exercita drepturile la pensiuine, având etatea cerută de legea pensiunilor.

---

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice, cu No. 2310 din 29 Ianuarie 1911, d. Sajgo Ludvig, actual mecanic-conducător de locomotivă principal în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 31 Martie/13 Aprilie 1911, fiindcă nu mai este apt pentru serviciul de mecanic de locomotivă.

---

## LEGI ȘI REGULAMENTE

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 4.164 ;

În virtutea art. 54 din legea consiliilor județene și având în vedere votul consiliului general al județului Muscel, din ședința de la 15 Octombrie 1910,

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* Se aprobă de Noi, ca art. 4 al cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Muscel, pe exercițiul 1910—1911 să se modifice cum urmează : «Cumpărarea de linie Décauville și vagonete, din care 2.500 lei pentru plata de piese de schimb necesare automobilului».

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.

Dat în București, la 21 Februarie 1911.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. DELAVRANCEA**

CAROL  
No. 667

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 4.165 ;

În virtutea art. 54 din legea consiliilor județene și având în vedere votul consiliului general al județului Tulcea din ședința de la 2 Februarie a., c.

Am decretat și decretăm :

*Art. I.* Se aprobă de Noi a se face la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Tulcea pe exercițiul 1910 până la 1911 următoarele modificări :

Lei 20.000, întreaga alocație dela art. 3, «cumpărarea unui



cilindru compresor» se suprimă, renunțându-se la cumpărarea lui și se adaugă :

Lei 5.000, la art. I, «construirea unui canton locuință de conductor» devenind alocația acestui articol de 15.000, și

Lei 15.000 la art. 7, «pentru construcțiuni și reconstrucțiuni de poduri», devenind alocația acestui articol de lei 38.500.

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.

Dat în București, la 21 Februarie 1911.

Ministrul lucrărilor publice,  
**B. DELAVRANCEA**

CAROL  
No. 668.

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toți de față și viitori, sănătate :*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 2.995 ;

Văzând jurnalul consiliului de miniștri No. 20 din 20 Ianuarie 1911,  
Am decretat și decretăm :

**Art. I.** Se aprobă de Noi următoarele modificări aduse regulamentului pentru exploatarea docurilor din porturile Brăila și Galați, sancționat cu decretul No. 2.060 din 18 Iunie 1902 și anume :

La art. 7, alin. 2, cuvântul «trei» și țifra «3» se suprimă și se înlocuește prin «două» (2).

La alin. 5 de sub acelaș articol cuvintele «în genere» din rândul al șaselea se suprimă.

La alin. 6 de sub acelaș articol țifra «3» din rândul al șaptelea se înlocuește prin țifra «2».

La alin. 9 de sub acelaș articol cuvântul și țifra «trei (3)» din ultimul rând se înlocuește prin «două (2)».

La alin. 10 țifrele «124» din rândul al patrulea se înlocuesc prin țifrele «132/138».

După alin. 13 al art. 7 se adaugă un nou aliniat în coprirea următoare :

«14. Recipisele warante, adeveririle de primire sau orice alte acte s'ar poseda de depunători rămân anulate și de nul efect față de administrațiunea docurilor pentru mărfuri'e vândute de oficiul vamal în virtutea legii generale a vămilor».

La art. 8, alin. 1, fraza finală se suprimă și se înlocuiește cu :  
«Dela 1 Aprilie st. v. la 31 Octombrie, dela orele 6 dimineața  
până la 12 și dela 2 până la 7 după amiază ;

Dela 1 Noembrie st. v. la 31 Martie, dela orele 7 dimineața  
până la 12 și dela 2 până la 6 după amiază».

La alin. 4 de sub acelaș articol, țifra «1 2» din rîndul al doilea  
se înlocuiește prin «12».

La alin. 6 de sub acelaș articol țifra «2» dela sfîrșitul rîndu-  
lui al treilea se înlocuiește prin «3».

La art. 13 după alin. e) se adaugă un nou aliniat în cuprin-  
derea următoare :

«f) Elevatoare plutitoare pentru transbordarea cerealelor».

La art. 15 paragraful a după cuvîntul «silozul» din rîndul al  
doilea se intercalează cuvintele : «sau magazia ce s'a», iar țifra «42»  
din rîndul al patrulea se înlocuiește prin țifra «41».

La acelaș paragraf al aceluiaș articol, după cuvintele : «A  
scoate grînele din silozuri» se intercalează cuvintele : «sau magazii»,  
iar cuvîntul «pe» din rîndul al optulea dinaintea cuvîntului «locu-  
rile» se înlocuiește prin «în». Cuvîntul «celelalte» din rîndul al  
nouălea al aceluiaș paragraf se suprimă.

Alin. 3 de sub paragraful b al art. 15 se suprimă întreg și  
se introduce în locul lui altul în cuprinderea următoare :

«3. Direcțiunea generală poate ceda, dacă va găsi cu cale,  
armatorilor sau agenților de vapoare cari vor cere primirea, pre-  
darea, păstrarea și manipulațiunile mărfurilor prevăzute în alin. 1,  
toate acestea în total sau în parte».

«Și în asemenea cazuri tot administrațiunile docurilor vor per-  
cepe taxele prevăzute în tarif, plătind armatorilor sau agenților de  
vapoare costul operațiunilor și al manipulațiunilor ce vor face pe  
baza prețurilor și condițiunilor ce se vor stabili de Direcțiunea ge-  
nerală».

Se mai adaugă după acest aliniat 3, un nou aliniat în cuprin-  
derea următoare :

«4. Direcțiunea generală poate permite, dacă va găsi cu cale  
ca lemnăria, cărbunii, pietrele de construcțiuni, de pavaje sau de  
var, pietrișul, nisipul, minereurile și în genere mărfurile de valoare  
mică, prezentate în cantități mari, să se descarce sau să se încarce  
de cei interesați și pe contul lor.

Aceeaș permisiune se poate acorda și pentru încărcarea di-

rectă, din căruțe sau din vagoane în bastimente, a cerealelor leguminoaselor, oleoginoaselor, tărâței și făinei, percepându-se în asemenea cazuri taxele prevăzute în tariful X.

În asemenea cazuri proprietarii mărfurilor sau reprezentanții lor, vor trebui să se conformeze instrucțiunilor administrațiilor locale în ceea ce privește așezarea și manipulațiunea mărfurilor, pentru a nu compromite siguranța circulațiunii persoanelor și depozitelor și pentru a evita îngrămădirea și amestecarea mărfurilor».

Alin. 12 de sub art. 16 se suprimă întreg și se înlocuiește prin următorul:

«12. Dacă destinatarii cerealelor sosite în vagoane nu au dispus înscris înainte de sosirea lor modul de prezentare la diferite silozuri, ei sunt obligați pentru a nu se întârzia descărcarea vagoanelor, a da aceste dispozițiuni în cel mult 2 ore dela afișarea listei de sosire, care se va face de 4 ori pe zi și anume la orele 7 și 10 a. m. și la orele 2 și 4 p. m.»

«Dacă în acest termen nu s'au dat dispozițiuni de descărcare sau repartizare, administrațiunea este în drept sau a descărca vagoanele din oficiu în silozurile ce le va avea libere sau în lipsă, a supune vagoanele la taxele de locațiune conform regulamentului C. F. R. dela expirarea termenului de 2 ore până la darea dispozițiunilor de descărcare».

«Pentru vagoanele ce s'au depus provizoriu în silozuri, magazinajul și taxele de transferare privesc pe destinator».

La alin. 13 de sub acelaș articol se suprimă cuvintele : «mărfurile din tariful general, iar cantitățile minime ce se primesc sunt de 500 kg», înlocuindu-se prin : «prevăzută pentru înmagazinarea cerealelor în magaziile fără silozuri».

La finele alin. 5 de sub art. 18 se adaugă după cuvintele «ambele părți» fraza următoare :

«În caz că, căpitanul bastimentului sau agentul său, refuză a lua parte la deschidere, administrația totuși va efectua deschiderea și cântărirea în prezența unui agent vamal, iar despre cele constatate, va dresa un proces-verbal».

La art. 21 cuvintele dela finele primului aliniat anume : «Prin excepțiune, se pot emite recepise warante și asupra depozitelor de cărbuni făcute conform dispozițiunilor art. 71» se suprimă.

La finele alin. 3 al art. 27 după cuvântul «bastimentului» se adaugă, începînd d'a capo, fraza următoare :

«În acest caz cel interesat va depune la cassa administrației, înainte de a se începe încărcarea, o sumă de bani echivalentă cu taxele datorite».

«La finele art. 33 după cuvântul «anexat» se adaugă fraza următoare :

•Mărfurile operate de biurourile de expedițiuni ale docurilor se bucură de 6 zile de magazinaj».

Art. 34 vechi se suprimă întreg.

Art. 35 devine 34.

La art. 36 devenit 35. aliniatele vechi 1 și 2 se suprimă și se înlocuiesc prin următoarele două noi aliniate :

«1. Toate cerealele, cari trec prin magaziile cu silozuri, sunt supuse asigurării prin singurul fapt al intrării lor în docuri și se consideră ca asigurate în contra incendiului din momentul descărcării lor în magazii.

«Deasemenea toate mărfurile pentru cari se fac la administrațiunile docurilor declarațiuni de tranzit sau de intreprizit, cari mărfuri se primesc de aceste administrațiuni și se depun fie în magaziile docurilor, fie pe teren în incinta docurilor, sunt supuse asigurării prin singurul fapt al intrării lor în docuri și sunt considerate ca asigurate în contra incendiului din momentul depunerii lor în magazii sau pe teren».

«2. Cerealele cari se transbordă direct fără să treacă prin magaziile cu silozuri, lemnăria, cărbunii și toate mărfurile depuse pe locuri închiriate, mărfurile cari se transbordă direct din bastimente în bastimente, din bastimente în vagoane și căruțe sau invers, precum și în genere toate mărfurile pentru cari nu se fac la administrațiunile docurilor declarațiuni de transit sau de intreprizit, nu sunt supuse asigurării în contra incendiului și în caz de incendiu nu se poate cere nici o despăgubire pentru ele».

Articolul 37 devine 36, articolul 38 devine 37, art. 39 devine 38.

La articolul 40 devenit 39, țifrele «41 50» din rândul al 2-lea se înlocuiesc prin «40 - 49».

Articolul 41 devine 40, articolul 42 devine 41, art. 43 devine 42.

La articolul 44 devenit 43, țifrele «41» din rândul al 4-lea se înlocuiesc prin țifrele «40».

La articolul 45 devenit 44, aliniatul 1, după cuvântul «depunător» din rândul al 3-lea se intercalează cuvintele : «cu mai mult de 5%».

La articolul 46 devenit 45, după cuvintele «provocate de» din rîndul al 2-lea se suprimă cuvîntul «un» și se intercalează cuvintele : «greve sau accidente».

La aliniatul 3 al art. 47 devenit 46, cuvintele «primirea adevăratei» din rîndul al 3-lea se înlocuiesc prin cuvintele «descărcarea mărfii», iar cuvîntul «primirea» din rîndul al 11-lea se înlocuiește prin cuvîntul «înmagazinarea».

La aliniatul 4 al aceluiaș articol după cuvîntul «descarcă» din rîndul întîii se intercalează cuvintele : «de administrațiunea docurilor». Iar după acest aliniat se adaugă unul nou în cuprinderea următoare :

«5. Mărfurile cari se descarcă de depunători pe teritoriul docurilor fără o cerere prealabilă de depunere vor rămînea depuse acolo unde au fost descărcate pe riscul și răspunderea depunătorilor și nu vor putea fi ridicate decît după achitarea taxelor cuvenite conform tarifului».

Articolul 48 devine 47, articolul 49 devine 48.

La articolul 50, devenit 49, se suprimă punctul 2 de sub aliniatul 2.

Punctul 3 devine 2, iar la sfîrșitul frazei după cuvîntul «docurilor» se adaugă cuvintele : «întrucît sunt admise de regulamentul de transport al căilor ferate».

Aliniatele 3 și 4 ale aceluiaș articol se suprimă, iar aliniatele 5 și 6 devin 3 și 4.

Articolul 51 devine 50, articolul 52 devine 51, articolul 53 devenit 52, după aliniatul 3 se adaugă un aliniat nou în cuprinderea următoare :

«4. Toate taxele datorite administrațiunii se vor achita numai la casa ei, contra unei chitanțe sau act justificativ».

Articolele 54, 55, 56, 57, 58, 59 devin 53, 54, 55, 56, 57 58.

La articolul 60 devenit 59, aliniatul 2 cuvintele : «Direcțiunii Generale a C. F. R.» din rîndurile 1-ia și al 2-lea se înlocuiesc prin cuvintele : «administrației docurilor».

La articolul 61, devenit 60, aliniatul 4, după cuvîntul dela sfîrșit «judecata» se adaugă cuvintele : «fără însă ca această plată să întîrzie mai mult de 3 luni».

Se mai adaugă tot la acest articol un nou aliniat în cuprinderea următoare :

Dacă chiriașul nu achită nici după 3 luni chiria respectivă, administrațiunea docurilor interzice operațiunile de introducerea și scoa-

terea mărfurilor până la achitarea chiriei pe rata în curs și cea următoare .

Articolele 62, 63, 64 devine 61, 62, 63.

La finele aliniatului 2 de sub articolul 65, devenit 64, se adaugă fraza următoare :

«În cazul când se va cere a se instala lumina electrică, costul instalațiunii și al iluminatului se va plăti de locatar».

Articolul 66 devine 65.

La articolul 67, devenit 66, se suprimă cuvintele dela finele aliniatului 1 : «dacă conform dispozițiunii art. 34 s'a acordat depunătorului dreptul de a manipula singur».

Aliniatul 2 de sub acelaș articol, se suprimă complet.

Aliniatul 3 devine 2 și se suprimă fraza începând cu «Asigurarea este obligatorie».

Articolul 68 devine 67.

Articolul 69 devine 68, iar la sfârșitul acestui articol se adaugă un nou aliniat în coprinderea următoare :

«8. Chiriașul nu are voie de a depune pe locul închiriat alte materiale decât cele prevăzute în contract».

Articolul 70 devine 69.

Articolul 71 (vechiu) se suprimă întreg.

La articolul 72, devenit 70, cuvintele : «de asignație» din aliniatul 1, rândul al 5-lea, se suprimă, iar la finele aliniatului 3 de sub acelaș articol, după cuvântul «monopol» se adaugă cuvintele : «afară de transporturile destinate Regiei Monopolurilor Statului».

Articolele 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82 devin 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80.

Articolul 83 se suprimă întreg.

Articolele 84, 85 și 86 devin 81, 82 și 83.

La articolul 87, devenit 84, la sfârșitul primului aliniat se adaugă cuvintele : «și mijlocitorilor oficiali de vânzare».

La aliniatul 3 de sub acelaș articol, se suprimă cuvintele din rândul al 2-lea și al 3-lea : «Administrațiune de o parte și de cumpărător de altă parte» și se înlocuesc prin următoarele cuvinte : «mijlocitorul oficial al Bursei», iar de la aliniatul 4 de sub acelaș articol, se suprimă cuvintele din rândul 1-iu și al 2-lea «numărul probei».

La articolul 88 devenit 85, aliniatul 1-iu, se suprimă cuvintele din rândul 1-iu și al 2-lea anume : «asociațiunea comercianților din Brăila» și se înlocuesc prin cuvintele : «Legea Burselor».

La finele aliniatului 4 de sub acelaș articol, se adaogă cuvintele : «afară numai dacă borderoul de vânzare nu stipulează altfel».

La aliniatul 6 de sub acelaș articol, după cuvântul «cumpărătorului» din rândul al 2 lea, se introduc cuvintele : care nu ridică marfa ; în locul cuvântului «primirea», din rândul al 2 lea, care se suprimă, se introduc cuvintele : «achitarea valorii» ; iar la finele acestui aliniat, se adaogă cuvintele : «Acest termen însă nu aduce cu sine scutire de magazinaj».

Articolele 89, 90, 91, 92 și 93 devin 86, 87, 88 89 și 90.

La articolul 94 devenit 91, se introduc următoarele modificări și anume :

Cuvântul «ce» din rândul întâiu se suprimă ;

Țifrele «1/2 la sută» din rândul al 2-lea, se înlocuesc prin : «maximum 1 la sută» ; iar cuvintele : «este asemenea de 1/2 la sută dela finele aceluiăș aliniat, se înlocuesc prin cuvintele : «va fi cel real plătit, fără a întrece maximum de 1/2 la sută».

Articolele 95, 96, 97 și 98 devin 91, 92 93, 94 și 95.

La articolul 99 devenit 96, după aliniatul 3 se introduce un nou aliniat în cuprinderea următoare :

«4. În cazuri de aglomerație de vase, administrația poate reduce timpul de staționare cu o zi, anunțind aceasta odată cu fixarea locului de acostare».

Aliniatele 4, 5, 6 și 7 devin 5, 6, 7, și 8 iar după aliniatele 8, se adaogă un nou aliniat în cuprinderea următoare :

«9. Nu sunt considerate ca zile de staționare Duminicile și sărbătorile prevăzute în acest regulament, precum și zilele când nu se pot face operațiuni de încărcare și descărcare din cauza intemperiilor».

La articolul 100 devenit 97, aliniatul 2, țifra «96» din ultimul rând, se înlocuește prin țifra «93».

La articolul 101 devenit 98, aliniatul 1, după cuvântul «marcaralele» din rândul întâi se introduc cuvintele : «sau elevatoarele plutitoare».

Articolele 102, 103, 104, 105, 106 și 107 devin 99, 100, 101, 102, 103 și 104.

### *Modificări aduse regulamentului pentru exploatarea docurilor din portul Galați*

La finele articolului 4 se adaogă cuvintele : «și dându-se preferința vaselor Statului».

La articolul 14, aliniatul 1, se introduc următoarele modificări :

Cuvintele : «începerii scufundării docului pentru efectuarea docării» din rîndul I și al II-lea, se înlocuiesc prin cuvintele : «în care s'a terminat ridicarea vasului» ; cuvintele : «vasul părăsește definitiv docul» din rîndurile al 3-lea și al 4-lea, se înlocuiesc prin cuvintele : «se începe coborârea vasului», iar cuvintele : «decît 24 ore se socotesc ca o zi întreagă» din rîndul al 5 lea, se înlocuiesc prin cuvintele : «de 12 ore se consideră ca  $\frac{1}{2}$  zi, iar fracțiuni mai mari ca 12 ore ca o zi întreagă».

### I. Tarif pentru mărfurile întreprizitate

La paragraful 1 din tariful pentru mărfurile întreprizitate, se suprimă cuvintele : «de magazinaj» din rîndul al 9-lea, iar după cuvîntul «bastimente» dela finele punctului *b* se adaugă cuvintele : «sotto palan».

La paragraful 4 al aceluiaș tarif, se suprimă cuvintele dela sfîrșit : «75 bani pe oră și de fiecare lucrător întrebuițat», înlocuindu-se prin cuvintele : «5 bani de suta de kilograme pentru greutatea coletelor alese, taxa minimală fiind de 50 bani».

La paragraful 7 al aceluiaș tarif, se suprimă cuvintele din partea finală, începînd cu «interesajii», înlocuindu-se prin cuvintele : «Direcțiunea generală poate reduce atît taxele de manipulație cît și acele de magazinaj».

#### B. *Tariful manipulațiunilor ordinare la intrare și eșire*

Toată vorbirea de sub acest titlu, începînd cu cuvintele : «Ca taxă de manipulațiune...» și sfârșind cu cuvintele : «... vezi tariful No. IV» se suprimă și se înlocuiește prin redacțiunea următoare :

«Ca taxe de manipulațiune pentru descărcarea sau încărcarea mărfurilor de pe sau pe căruțe, vagoane sau bastimente, se percep taxele următoare» :

#### I

«Pentru mărfuri pînă la maximum 1000 kg. greutate «de colet»:

a) «10 bani pentru 100 kg. pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe căruțe sau vagoane» ;

b) «20 bani pentru 100 kg. pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe puntea bastimentelor».



## II

«Pentru mărfurile dela 1.001 la 3.000 kg. greutate de colet» :

c) «20 bani pentru 100 kg pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe căruțe sau vagoane» ;

d) 30 bani pentru 100 kg. pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe puntea bastimentelor».

## III

«Pentru mărfuri dela 3.001 la 5.000 kg. greutate de colet» :

e) «30 bani pentru 100 kg pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe căruțe sau vagoane» ;

f) «40 bani pentru 100 kg pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe puntea bastimentelor».

## IV

«Pentru mărfuri dela 5.001 la 10.000 kg greutate de colet» :

g) «40 bani pentru 100 kg. pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe căruțe sau vagoane» :

h) «50 bani pentru 100 kg pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe puntea bastimentelor».

## V

«Pentru mărfuri mai grele de 10.000 kg de colet, se percepe» :

i) «1,00 leu pentru 100 kg pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe căruțe sau vagoane» ;

k) Pentru manipulațiunea de descărcare sau încărcare de pe sau pe puntea bastimentelor, taxele prevăzute pentru întrebuințarea macaralei plutitoare» ;

«Manipulațiunea coletelor mai grele ca 10.000 kg este facultativă pentru administrațiunea docurilor».

## VI

«Pentru cereale în vrac sau în saci, vezi tariful IV».

### C. Tarif de magazinaj

După numărul curent 124 din acest tarif se introduce un nou articol anume :

«125. Cofetărie (articole de).... 30 bani.

Numerile curente «125 147» devin «126 148».

După No. 147, devenit 148, se introduce :

«149. Dextrină : . . . . . 15 bani».

Numerile curente «148—173» devin «150—175».

La No. 174, devenit 176, țifra «3» din coloana «bani» se înlocuiește prin țifra «5».

Numerile curente 175—248 devin 177—250.

După No. 248, devenit 250, se introduce următorul articol :  
«251. Linoleum . . . . . 20 bani».

Numerile : «249—295» devin «252—298».

După No. 295, devenit 298, se introduce următorul articol  
«299. —Nasturi . . . . . 25 bani»

Numerile : 296—302» devin «300—306».

După No. 302, devenit 306, se introduce următorul articol :  
«307.—Nuci de cocos . . . . . 20 bani»

Numerile : «303—316» devin «308—321».

După No. 316, devenit 321, se introduce următorul articol :  
«322. —Orologerie . . . . . 50 bani».

Numerile : «317—364» devin «323—370».

După No. 364, devenit 370, se introduce următorul articol :  
«371.—Porțelan (obiecte de) . . . . . 15 bani».

Numerile : «365—375» devin «372—382».

După No. 375, devenit 382, se introduce următorul articol :  
«383.—Rahat . . . . . 20 bani»

Numerile : «376—426» devin «384—434».

La No. 427, devenit 435, după cuvântul «comună», se adaugă cuvintele : «și geamuri».

Numerile : «428—437» devin «436—445».

La No. 438, devenit 446, țifra «3» din coloana «bani» se înlocuiește prin «30».

Numerile : 439—479 devin 447—487.

După No. 480, devenit 488, se introduce următorul articol :  
«489.—Ulei de cotton . . . . . 15 bani».

După No. 481, devenit 490, se introduce următorul articol :  
«491.—Ulei de rășină . . . . . 20 bani».

Numerile «482—523» devin «492—533».

#### D. *Tariful manipulațiilor accesorii și al taxelor diverse*

La paragraful 1 al acestui tarif țifra și cuvântul :

«75 bani» din rândul al 2-lea se înlocuiește prin «1,00 leu».

Paragrafele vechi 2 și 3 se suprimă, înlocuindu-se prin următorul : «paragraful 2. Cântărire. Pentru cântărirea mărfurilor se va percepe» :

a) 10 bani pentru 100 kg., când această operațiune se face la descărcarea sau la încărcarea mărfurilor din sau în vapoare, căruțe sau vagoane» ;

b) 15 bani pentru 100 kg., când această operațiune se face în timpul când mărfurile se găsesc și rămân în magazine sau întreprinderi» ;

c) Pentru încărcarea cu podul bascul a vagoanelor întregi, se va percepe 3 lei de vagon de 10.000 kg».

Paragrafele 4, 5, 6 și 7; devin 3, 4, 5 și 6.

La paragraful 4 al aceluiaș tarif, țifra și cuvântul : «75 bani» din rândul al 4-lea se înlocuiesc prin «1,00 leu».

La paragraful 5 al aceluiaș tarif țifrele dela fine : «25%» se înlocuiesc prin «50%».

La paragraful 3 de sub capitolul *b* : «*Taxe diverse*» se introduc următoarele modificări :

Țifrele «10, 20, 30, 60» dela sfârșitul rândurilor al 5-lea, 6-lea, 7-lea și al 8-lea (pag. 146) se înlocuiesc prin țifrele : «20, 40, 60, 100».

După cuvântul «vânzare» din rândul al 12-lea se intercalează cuvintele : «precum nici taxa de timbru și înregistrare convenită fiscoi».

Țifrele « $\frac{1}{2}\%$ » din ultimul rând după cuvântul «vânzător» se suprimă și se înlocuiesc prin : «minimum  $1\%$ ». Deasemenea se suprimă cuvântul și țifrele de « $\frac{1}{2}\%$ » dela finele ultimului rând și se înlocuiesc prin cuvintele : «care va fi cel real fără a se întrece maximum  $\frac{1}{2}\%$ » .

## II. Tariful pentru mărfurile de tranzit

La paragraful 1 al acestui tarif se introduc următoarele modificări :

După cuvântul «manipulațiune» din rândul 1-iu se intercalează litera «a» ;

După cuvântul «încărca» din rândul al 7-lea se intercalează cuvintele «din bastimente» ;

Cuvântul «vagoane» din rândul al 8-lea se înlocuiește prin cuvântul «bastimente».

Iar la finele acestui paragraf se introduc alte 2 noi alineate în copriinderea următoare :

b) «Pentru mărfurile cari sosesc cu vagoanele și se descarcă direct în căruțe, se percep taxele tarifare pentru descărcare, iar pentru încărcare în căruțe jumătatea taxelor tarifare» ;

c) Făinurile și târțile ce se vor încărcă din căruțe sau din depozite făcute pe teren direct în vapor, plătesc numai taxele prevăzute pentru încărcare la bastimente».

«Descărcarea în aceste depozite, paza și asigurarea privesc pe depunători».

La paragraful 2 al aceluiaș tarif după cuvântul «plătindu-se» din rândul al 3-lea se intercalează cuvintele : «însă administrației».

La capitolul B. *Magazinaj și paza*, paragraful 1, rândul al 5-lea, după cuvântul «dimineața» se intercalează cuvintele : afară de mărfurile ce se manipulează de biuroul docurilor, cari sunt scutite pentru 6 zile .

La paragraful 2 de sub acelaș capitol, în rândul al 4-lea, după cuvântul «manifestelor», se intercalează cuvintele : «actelor vamale» ; iar cuvintele : «unor coeficienți fixați de administrațiune» din rândurile al 12-lea și 13-lea se înlocuesc prin : «unui coeficient de 25 kgr un picior cubic».

La finele paragrafului 2 al capitolului : D. *Taxe diverse* se adaugă fraza «Taxa minimală la un act de tranzit este de un leu».

### III. Tarif pentru întrebuințarea macaralelor

La paragraful 1, punctul c al acestui tarif, după cuvântul «întrebuințare» din primul rând se intercalează cuvintele : «în incinta docurilor» ; iar țifrele și cuvântul «75 bani» din penultimul rând al al acestui paragraf, se înlocuesc prin «1.00 leu».

La paragraful 3 al aceluiaș tarif țifrele «25<sup>0/0</sup>» dela finele rândului al 7-lea se înlocuesc prin : «50<sup>0/0</sup>».

După paragraful 3 se introduce un nou paragraf în coprinde-rea următoare :

«Paragraful 4.—În cazuri speciale direcțiunea generală poate acorda reduceri din taxele acestui tarif».

### IV. Tarif pentru cerealele depozitate în magaziile cu silozuri

Redacțiunea veche a paragrafului 2 de sub capitolul : A. *Dispozițiuni generale* al acestui tarif se înlocuește prin următoarea :

«Paragraful 2. - Cerealele, cari trec prin silozuri numai de a fi transbordate în bastimente și fără să rămână depozitate, nu plătesc nici o taxă de magazinaj în cazul când bastimentul stă acostat, la dispoziția administrațiunii, pentru a primi caricul».

«Deasemenea cerealele, cari trec prin silozuri în scop de a fi curățite sau aierate și fără ca să rămână depozitate, administrațiunea docurilor când va găsi cu cale, poate să renunțe la taxa de magazinaj în cazul când bastimentul stă acostat la dispozițiunile administrațiunii pentru a primi caricul și dacă administrațiunea poate efectua atunci operațiunile de curățire sau aerare».

La capitolul *c. Manipulațiuni*, paragraful 1, se introduc următoarele modificări :

Țifrele : 10, 5, 12, 9 dela punctele : b, e, f și g din coloana «bani» se înlocuiesc prin țifrele : 8, 6, 15, 10» ;

La punctul *h* după cuvântul final «șleपुरi» se adaugă cuvintele «cu elevatorul exclusiv rujarii» ;

La punctul *i* cuvântul «inclusiv» se înlocuește prin «exclusiv», iar țifra 8 din coloana «bani» se înlocuește prin «10» ;

La punctul *o* țifra «15» din coloana «bani» se înlocuește prin «10» ;

La punctul *o* țifra «15» din coloana «bani» se înlocuește prin «10» ;

La finele punctului *p* se adaugă următoarele :

«Pentru partizi în cursul unei luni până la 100 tone . . . 20

Dela 100 tone la 200 tone . . . . . 18

» 200 « 400 » . . . . . 17

▪ 400 « 800 » . . . . . 16

» 800 « în sus . . . . . 15» ;

După acest punct se introduce un nou punct anume :

g) Curățirea ovăzului, taxele pentru curățirea orzului sporite cu «25<sup>0/0</sup>» :

Punctul «q» vechi devine «r» ;

Punctele vechi «r» și «s» se suprimă întregi, înlocuindu-se prin punctul nou :

s) Amestecarea grânelor în timpul aflării lor în magazie 3» ;

Punctele vechi «u», «x», «β» se suprimă întregi.

După cuvântul final «magazinaj din rândul al 11-lea se adaugă cuvintele : «pentru o decadă».

Cuvintele : «afară de aceea sub litera «β» din rândurile a 12-lea și 13-lea se suprimă.

La paragraful 2 al aceluiaș tarif, litera 'q' din penultimul rând se înlocuește prin litera «r» ; iar după acest paragraf se introduce alte 3 noi paragrafe în cuprinderea următoare :

«Paragraful 3.—Cerealele depuse în mod accidental și provizoriu în anexele magaziiilor cu silozuri, fie în saci, fie vărsate, plătesc câte 50 bani de tonă și pe zi».

«Paragraful 4. Cerealele, cari la eliberarea lor din silozuri se depun în anexele magazinelor cu silozuri pentru a fi ridicate cu căruțele, trebuiesc ridicate în maximum 6 ore, plătind în caz contrariu câte 10 bani pe tonă și oră pentru cantitățile neridicate, exclusiv orele când nu se lucrează».

«Paragraful 5.—Administrațiunile docurilor pot admite, când vor găsi cu cale, a se depune în magaziile fără silozuri cereale atât de acele admise a se pune în magaziile cu silozuri cât și alte feluri de cereale ca rapiță, meiu, in, mazăre, fasole, etc.».

«Aceste cereale depuse în saci sau vărsate plătesc aceleași taxe de magazinaj ca și cerealele cari se depun în magaziile cu silozuri, plătind pentru capacitatea întregă a ochiului în care se depun».

«Pentru manipulațiunea acestor cereale se vor percepe următoarele taxe calculate în bani și pe 100 kg.» ;

a) Primirea grânelor sosite cu vagoane sau căruțe în vrac, cântărirea la intrare și inmagazinarea . . . . . bani 9 ;

b) Idem, idem a grânelor sosite în saci, bani . . . . . 7 ;

c) Incărcarea în vrac, în vagoane sau șlepuri, inclusiv cântărirea, bani . . . . . 15 ;

d) Predarea în vrac pentru ridicarea cu căruțele, inclusiv cântărirea, bani . . . . . 10 ;

e) Predarea la căruțe sau vagoane a cerealelor aflate în saci inclusiv cântărirea, bani . . . . . 7 ;

f) Idem, idem la șlep sau vapor, bani . . . . . 12 ;

g) Predarea din vagoane depe linie a cerealelor vândute în comision, inclusiv cântărirea pe decimal :

Pentru un vagon de 10.000 kg. lei 2,

» » » » 15.000 » » 3 ;

h) Darea la lopată în magaziile cu etaje sau la aer liber se va socoti zilele de lucrători întrebuințați cu prețul real plătit».

La capitolul E, *Luare de probe*, paragraful 1, aliniatele vechi a, b și c, se înlocuiesc prin următoarele noi aliniate :

a) Pentru o probă până la o adâncime de 3 m, de fiecare sondă, lei 0,10 ;

b) Pentru o sondă generală luată la o adâncime mai mare de 3 m, dintr'un singur siloz în cantitate de cel mult 25 kg. lei 3,00 ;

c) Pentru fiecare 5 kg, în plus, lei 0,60.

La capitolul G. *Taxe suplimentare*, paragraful 1, se înlocuiește țifrele «25%» din rândul al treilea prin «50%».

După acest tarif se introduce unul nou în copriinderea următoare :

## V. Tarif pentru întrebuințarea elevatoarelor plutitoare

«Pentru transbordarea cerealelor din șlepuri în vapoare. în partide de cel puțin 300 tone, se vor percepe taxele următoare» :

a) Pentru grâu și porumb, bani 8 ;

b) » orzoaică, secară și rapiță, bani 9 ;

c) » orz comun, bani 10 ;

d) » ovăz, bani 15».

«Taxele de mai sus se percep pe 100 kg. fără nici o fracționare».

Vasele cari întrebuințează în bazinurile docurilor elevatoarele plutitoare ale docurilor, sunt scutite de taxe de transbord (tariful II) și de taxa pentru utilizarea basifului (tariful VIII).

«Rujarii din vasul descărcător privesc pe administrațiuni».

«Direcțiunea generală poate face, după împrejurări și în urma unei înțelegeri prealabile, reduceri de taxele de mai sus».

## VI. Tarif pentru închirierea de întreprizite, compartimente în întreprizite, hangare și bordeie.

La paragraful 1, al acestui tarif se introduc următoarele modificări :

Țifrele : «900, 500, 300, 275, 150» din coloana «Pe 3 luni» a tabloului se înlocuiesc prin țifrele : «1.000, 600, 400, 300, 200» ;

Țifrele : «1.700, 900, 550, 500, 275», din coloana «Pe 6 luni» a aceluiaș tablou se înlocuiesc prin țifrele : 1.800, 1.000, 600, 500, 350» ;

Țifrele : «3.200, 1.700, 500», din coloana «Pe 12 luni», a aceleiaș tablou se înlocuiesc prin țifrele : «3.400, 1.800, 600».

După tabloul numit mai sus se adaugă un nou aliniat în cuprinderea următoare :

«Transportul mărfurilor dela cheu la întreprizite și invers, precum și manipulațiunile la întreprizite de încărcare sau descărcare în sau din căruțe sau vagoane se fac de chiriași».

## VII. **Tarif pentru închirierea locurilor de depozit deschise**

La paragraful 1, de sub titlul : «A. Locuri acostabile» al acestui tarif, alin. a), țifrele «1,50» din rândul al patrulea se înlocuiesc prin țifrele «2,50».

Ultimele 2 rânduri de sub aliniatul b), al aceleiaș paragraf, se înlocuiesc prin cuvintele :

«Adausul va fi de 25 150 lei, dacă locul este situat la malul Dunării sau pe laturile basinului cu estacadă ; el va fi de 25 100 lei, dacă locul este situat pe laturile basinului fără estacadă».

După paragraful 2, de sub titlul : B. Locuri neacostabile» al aceleiaș tarif, se adaugă un nou paragraf în coprinderea următoare ;

«Paragraful 3. Administrațiunea docurilor poate permite când va găsi cu cale, a se depune cereale pe teritoriul docurilor, percepând o taxă de 5 bani până la 20 bani pe metru patrat și perioadă de 10 zile nefracționată».

«Pentru aceste cereale administrațiunea docurilor nu răspunde de pază, asigurarea și fugrijirea lor, cari privesc pe proprietar».

«In cazuri speciale direcțiunea generală poate renunța la perceperea acestor taxe».

## VIII. **Tariful biuroului de expedițiuni al docurilor**

La paragraful 1, al acestui tarif după cuvintele : «Provision net» se adaugă cuvintele : «pentru cantități până la 20.000 kilograme».

Țifra «1» din coloana «lei» se înlocuește prin «1.50». Fraza dela paragraful 2 al aceleiaș tarif se suprimă întreagă, înlocuindu-se prin următoarea :

«Paragraful 2. Pentru cantitățile, care vor întrece 20.000 kg, se va percepe câte 3 bani de 100 kg».



La «Nota» de sub acest paragraf, se suprimă cuvintele : «foi sau» și «accesoriile de fier sau de metal pentru trăsuri» dela aliniatul *a* ;

Cuvintele : «Cuie de tot felul», «cafea» și «ceară» dela aliniatul *c* ;

Cuvintele : «lanțuri de fier» dela aliniatul *l*.

La capitolul : «*B. Mărfuri împachetate*», paragrafele vechi 1, 2, 3 și 4 se înlocuiesc prin altele 3 noi în cuprinderea următoare :

	De 100 sau fracțiuni de 100 kg.	
	Lei	B.
«Paragraful 1. Transporturi cari cuprind o singură categorie de mărfuri :		
Taxa fixă pentru fiecare transport . . . . .	1	50
Provizion . . . . .		20
Paragraful 2. Transporturi cari cuprind 2 pînă la 5 categorii de mărfuri :		
Taxa fixă pentru fiecare transport . . . . .	2	50
Provizion . . . . .		30
Paragraful 3. Transporturi cari cuprind mai mult de 5 categorii de mărfuri :		
Taxa fixă pentru fiecare transport . . . . .	4	

Provizion pentru fiecare 10 kg. sau fracțiune de 10 kg, de categorie, câte 10 bani.

Se consideră ca făcând parte din o categorie mărfurile cari sunt supuse la o aceeaș taxă vamală».

În continuarea notei de sub acest tablou, se suprimă cuvintele : «Materii colorate în butoaie sau saci» și «migdale, miere» de la aliniatul *m* ;

Cuvintele ; «Piatră acră, piper, paturi de fier ambalate în paie», «păr vegetal» și «pește în butoaie» dela aliniatul *p* :

Cuvintele : «semințe de tot felul în saci», «stafide în saci, smochine în saci sau butoaie» dela aliniatul *s* ;

Cuvintele : «tămâie în saci», «torturi», «traverse de lemn» dela aliniatul *t* ;

Aliniatul *u* întreg ;

Cuvintele : «vinuri în butoaie» dela aliniatul *v* devenit *u*, și

Cuvintele : «zinc în foi sau legături» dela aliniatul *z* devenit *7*.

Asemenea se suprimă paragraful 5 al acestui capitol, precum și paragraful 1 și 2 de sub capitolul : C. «*Pachete poștale*» ale acestui tarif.

Litera «D» dela capitolul : «Operațiuni diverse» al aceluiaș tarif se înlocuește prin litera «C».

Tot la acest capitol se mai introduce și următoarele modificări :

După paragraful 1 se introduc 2 noi paragrafe în coprirea următoare :

Paragraful 2. În afară de taxele de mai sus se mai percepe pentru fiecare operațiune, care reclamă o analiză a mărfii de vămuit, câte 50 bani» ;

Paragraful 3. Când se cere ca parte din mărfurile din un conosament să se elibereze nevămuite, pentru aceste mărfuri se percepe câte un leu de fiecare declarațiune a docurilor» ;

Deasemenea se percepe câte un leu de fiecare conosament, care se predă prin intermediul biuroului de expedițiuni».

Paragraful vechi 2 devine 4, iar după aceasta se adaugă paragrafele 5 și 6 noi în coprirea următoare :

«Paragraful 5. Pentru primul vagon cu cereale, lei 2 ;

Pentru următoarele, de fiecare vagon, lei 1» ;

«Paragraful 6. Direcțiunea generală, când va găsi cu cale, poate reduce taxele acestui tarif».

## IX. Tariful taxelor de cheiaj, remorcaj și iernare

La capitolul B al acestui tarif, titlul : «Taxa de remorcaj» se înlocuește prin «*Taxele de remorcaj și de utilizarea basinurilor*».

Acestui capitol se mai aduc următoarele modificări :

După paragraful 1 se introduce un paragraf nou în coprirea următoare ;

«Paragraful 2. Șlepurile cari acostează sau părăsesc danele basinului fără remorcher, sau remorcate de vase particulare, plătesc o taxă de 20 lei de șlep, pentru utilizarea basinului».

Paragraful vechiu 2 devine 3, intercalându-se după cuvântul «însărcinează» din rândul întâi, cuvintele : «după posibilitate» și adăogându-se la sfârșit cuvintele : «care în urma unei înțelegeri prealabile poate fi sporită sau micșorată».

După acest paragraf se adaugă alte două noi în cuprinderea următoare :

Paragraful 4. Elevatoarele plutitoare particulare, cari operează fie în basinul docurilor, fie la danele dela Dunăre din dreptul docurilor, plătesc o taxă de 30 lei pentru o staționare de 12 ore sau fracțiuni de 12 ore. Orele de noapte nu se socotesc în aceste ore dacă elevatoarele nu lucrează noaptea .

Paragraful 5. Direcțiunea generală poate, în cazuri speciale, reduce taxele de remorcaj și de utilizarea basinurilor».

La capitolul : C. *Taxe pentru iernare în basinuri* al aceluiaș tarif, după paragraful 2 se adaugă alte două noi paragrafe în cuprinderea următoare :

«Paragraful 3. Când vasele sunt introduse și scoase din basin de remorcherul docurilor, în afară de taxele de mai sus, se vor percepe și taxele de remorcaj, și anume :

20 lei pentru introducerea unui vas din basin, și

20 lei pentru scoaterea unui vas din basin».

«Paragraful 4.—Direcțiunea generală poate acorda reduceri din taxele de iernare».

## X. **Tariful utilizării căilor de comunicație**

La finele paragrafului 2 al acestui tarif, după cuvântul «tonă», se adaugă : «10 bani», precum și fraza :

«Această taxă de 10 bani de tonă vor plăti și leguminoasele, oleoginoasele, făina și tărațele, cari se vor aduce în docuri cu căruțele și cari se vor încărca la vapoare fără intermediul administrațiunii docurilor»; iar aliniatele : a) și b) ale acestui paragraf, ca și paragraful 3, se suprimă complet.

## XI. **Tariful docului plutitor**

La acest tarif se introduc următoarele modificări :

La paragraful 2. Cuvintele : «când docul s'a scufundat pentru efectuarea docării», din rândul al 3-lea, se înlocuiesc prin cuvintele : «în cari s'a terminat ridicarea vasului».

Cuvintele : «bastimentul a părăsit definitiv docul», din rândul al 4-lea, se înlocuiesc prin cuvintele : «se începe coborârea vasului».

Iar cuvintele : «de 24 ore se consideră ca zi întreagă», dela finele aceluiași paragraf, se înlocuiesc prin cuvintele : mai mică de 12 ore se consideră ca  $\frac{1}{2}$  zi, iar fracțiunile mai mari ca 12 ore ca o zi întreagă».

La finele paragrafului 3 al aceluiaș tarif se adaugă cuvintele : «pentru vase maritime și remorchere fluviale, iar pentru șlepuri și vase cu pânză se reduc cu 50%, atât taxa de staționare, cât și cea de intrare și ieșire».

«La paragraful 4 cuvintele : «Pentru remorchere mai mici ca 100 tone» din rândul întâi se suprimă.

La paragraful 6 cuvintele : «mai multe bastimente în acelaș timp» se înlocuiesc prin cuvintele : «deodată mai multe vase».

După paragraful 6 se adaugă paragrafele noi 7, 8 și 9. în cuprinderea următoare :

«Paragraful 7. În cazuri speciale pentru staționări mai îndelungate, pentru docări în timpul iernii, când docul plutitor se află în basin, pentru bastimente mai mici ca 50 tone, pentru drage, macarale, pontoane și alte vase sau instalațiuni plutitoare speciale se vor face învoeli prealabile, reducându-se sau sporindu-se taxele tarifului de către direcțiunea generală după condițiunile particulare ale cazului».

Paragraful 8. «Schele necesare pentru curățirea și vopsirea în exterior a corpului vasului indocat, se pun la dispozițiune de către administrațiunea docurilor, care percepe pentru acest serviciu câte 10 bani de metru patrat de suprafață, curățită sau văpsită».

«Când administrațiunea docurilor pune la dispoziție și sculele necesare pentru curățirea în exterior a corpului vasului indocat și anume : «raschete și perii, percepe câte 20 bani de metru patrat de suprafață curățită».

«Paragraful 9.—Direcțiunea generală poate acorda reduceri din taxele acestui tarif, când va găsi cu cale».

La anexa VII. «*Tablou de zilele de sărbătoare. etc.*», după data «12 Iulie, etc.», se intercalează : «2 August (20 Iulie st. v.) Sf. Ilie»; iar după data «8 Noembrie, etc.», se intercalează : «21 Noembrie (8 Noembrie st. v.) Sf Arhangheli Mihail și Gabriel».

NB.—Se observă că inițialele «C. F. R.» din textul acestui

regulament și tarife, se înlocuesc prin cuvintele : «a porturilor și căilor de comunicație pe apă».

*Art. II.* Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret.

Dat în București, la 10 Februarie 1911.

Ministrul lucrărilor publice,

**B. Delavrancea**

CAROL  
No. 539.

.

---

---

## COMUNICARI

**Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă**

*Tariful pentru traficul fluvial Român-Sud-German valabil  
dela 15 Februarie 1909*

La acest tarif se introduce modificările și completările din anexa I, valabilă dela 25 Februarie 1911.

Această anexă se poate procura la direcțiunea N. F. R. din Galați.  
Galați, Ianuarie 1911.

### Direcțiunea generală a căilor ferate române

Se aduce la cunoștința generală că transporturile de *cocs de cărbuni de piatră, sau de lignită*, expediate cu mică iuțeală dela *Galați port transit la Czikszentdomokos* în cantități de cel puțin 10.000 kilograme de scrisoare de trăsură și de vagon sau dacă se plătește pentru această cantitate, se vor taxa după cum urmează :

a) Cocsul de cărbuni de piatră cu 138  
(b " " lignită " " " 128 } centime de 100 kilograme.

Aceste taxe rămân în vigoare și dela 1 Februarie st. n. a. c., și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie st. n. 1912, avându-se în vedere dispozițiunile regulamentare și tarifare în vigoare pentru traficurile directe.

No. 3.792/1.099 C<sup>2</sup>.

1911, Ianuarie 30

Se aduce la cunoștința generală că transporturile de *cărămidă de beton* expediate cu mică iuțeală dela *Arad la Câmpina*, în cantități de cel puțin 10.000 kilograme de scrisoare de trăsură și de vagon, sau, dacă se plătește pentru această cantitate, se vor taxa cu 198 centime de 100 kilograme, avându-se în vedere dispozițiunile regulamentare și tarifare în vigoare pentru traficurile directe.

Această taxă rămâne în vigoare și dela 1 Februarie st. n. a. c. și se va aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie stil nou, 1912.

No. 3.792/1.099 C<sup>2</sup>.

1911, Ianuarie 30

Se aduce la cunoștința generală, că valabilitatea taxelor parțiale ale tarifului excepțional No. 41/I (lemne) ale tarifului austro-ungar-român, partea II, fascicolul 3, dela *Kowazsna și Zabola-Füresztelep* precum și ale taxelor parțiale ale tarifului de cărbuni ungar-român pentru *Obor*, conținute în publicațiunea No. 5.153/1.562 C., înserată în *Monitorul Oficial* al României No. 239 din 21 Ianuarie/6 Februarie 1910, se prelungește până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie st. n. 1912.

No. 3792/1.099 C<sup>2</sup>.

1911, Ianuarie 30 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, ambalajele ce se vor înapoia în traficul local, cu mică iuțeală, la adresa acelor fabrici din țară, care se

bucură pentru produsele lor de tarife reduse cu 45%, se vor taxa și ele cu o reducere de 45% din taxele de transport tarifare propriu zise.

Taxele accesorii, inclusiv acea de manipulațiune, se vor percepe fără nici o reducere.

Aceste dispozițiuni intră imediat în vigoare.

No. 5.109/1.250 C<sup>2</sup>.

1911, Ianuarie 21, st. v.

Se aduce la cunoștința generală că, cu începere dela 21 Martie stil n. 1911, la bagajele pentru cari nu s'au plătit taxele în stația de expediție sau au fost expediate cu plată ulterioară, se va percepe în stația de destinație, pe lângă taxele tarifare, încă și un adaos de 1 leu de fiecare expediție.

No. 12.061/3.395 C<sub>2</sub>.

1911, Februarie 4 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că la 10 Februarie st. n. 1911, intră în vigoare următoarele taxe parțiale *a* pentru metale (tarif excepțional No. 50), cari se vor înscrie la paginile 424 și 441 ale tarifului român-nord-german, partea II, dela 1 August 1909 :

Dela sau la punctul de secție la sau dela	Taxa parțială <i>a</i> până la punctele de secțiune	A					B					C					D					E				
		a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c										
		Centime de 100 kg.																								
Băicoi . . . . .	III																81	68	55							
Verești . . . . .	I	32	32	30	32	24	22	32	24	22	32	32	30	27	24	19										

Taxele pentru Verești se aplică numai la transporturi destinate pentru această stațiune, iar nu pentru acele cari se vor expedia în această stațiune.

Ad. No. 6.788/2.092 C<sub>2</sub>.

Se aduce la cunoștința generală, că hârtia nesatinată pentru jurnale în rulouri și hârtia de împachetat, dacă vor fi expediate cu mică iuțeală în cantități de cel puțin 5.000 kilograme de scrisoare de trăsură și de vagon ordinar (cu tonajul de 1.000 kilograme), se vor taxa în traficul local după clasa II.

Făina dacă va fi exportată cu mică iuțeală, în cantități de cel puțin 10.000 kilograme de trăsură și de vagon ordinar, se va taxa, în caz de export, după tariful special No. XII.

În consecință se vor face în tariful local de mărfuri următoarele modificări :

*La pagina 55*, la pozițiunea : „Făină și alte produse măcinate“, etc., în rubrica „Tarif special“, după : „I“ se va scrie : „și XII“

*La pagina 58*, la pozițiunea : „Hârtie de tot felul“, etc., după cuvintele : „afară de rămășiți de hârtie“ se vor adăoga cuvintele : „de hârtie nesatinată pentru jurnale, în rulouri și de hârtie de împachetat, pentru cari vezi acestea.

Pozițiunea : „Hârtie de scris, de tipar și de împachetat“ se va modifica, scriindu-se în locul ei : „Hârtie de scris și de tipar“.

De desubtul acestei pozițiuni se va scrie ca o nouă pozițiune :

„Hârtie nesatinată pentru jurnale în rulouri și hârtie de împachetat, clasa II și tarif special No. XII“.

*La pagina 186*, la pozițiunea : „Hârtie de scris, de tipar și de împachetat“, după cuvântul : „tipar“ se va șterge cuvântul „și“ și în locul său se vor intercala cuvintele : „inclusiv hârtia nesatinată pentru jurnale, în rulouri și hârtie“.

*La pagina 187*, sub litera B, deasupra pozițiunii sulfat de amoniac se va scrie : „Făină“.

Toate dispozițiunile de mai sus intră imediat în vigoare.

No. 7.365/1.862 C<sub>2</sub>.

1911, Februarie 7 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, la 1 Februarie st. n. a. c., intră în vigoare ordinul de serviciu No. 2, la fasciculele 1—3 ale tarifului austro-ungar-român, care conține modificări ale dispozițiunilor tarifare, completări, introduceri de stațiuni în tariful de clase și în tarifele excepționale, corectarea tabloului de reexpedițiuni și a tabelii de instradare.

Exemplarele acestui ordin de serviciu se eliberează gratuit posesorilor tarifului austro-ungar-român.

No. 7.957/2.194 C<sub>2</sub>.

1911, Ianuarie 31.

Se aduce la cunoștința generală că, la paginile 66 și 85 ale tarifului român-sud-german, partea II, fasciculul 1, se va înlocui stațiunea Grosseislingen, a căilor ferate würtembergeze, cu „Eislingen a. d. Fils“.

No. 11.810/3.490 C<sub>2</sub>.

1911, Februarie 17.

Se aduce la cunoștința generală că, în ziua de Sâmbătă, 4 Martie st. n. 1911, orele 4 p. m., se va ține, la direcțiunea generală a căilor ferate române, serviciul B., Gara-de-Nord, București, o licitație pentru vânzarea de 300 butoaie de ștejar cu 2 funduri și 600 bucăți de fag cu 2 funduri.

Informațiunile despre condițiunile speciale și orice alte deslușiri necesare se pot lua în toate zilele de lucru între orele 10—11 a. m., la serviciul de economat a C. F. R. din strada Lascăr-Catargiu No. 5.

No. 13.235.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Umbrărești se va în-



scrie în tariful special No. XIX al tarifului local de mărfuri, ca stațiune de predare și de proveniență a articolelor ce figurează în nomenclatura acestui tarif special.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

Ad. No. 13.324/3.794 C<sup>1</sup>.

1911, Februarie 20 st. n.

---

Cu începere de Mercuri 16 Februarie st. v. 1911, se înființează în București, strada Smârdan, (noua clădire a Camerei de comerț), o casă specială a căiei ferate sub denumirea de „Cassa C. F. R. București-oraș“, unde se vor da diferitele informațiuni privitoare la calea ferată, se vor vinde tot felul de bilete de călătorie pe căile ferate, pentru țară și streinătate și unde se vor plăti toate rambursurile luate asupra mărfurilor preluate spre expediere în gara Filaret.

În consecință, cu începere dela data sus menționată, onor. public poate lua dela „Cassa C. F. R. București-oraș“, din str. Smârdan, bilete de călătorie pe căile ferate, de orice fel și pentru orice destinație, ca și în gara București-Nord; iar rambursurile asupra mărfurilor expediate, cari până acum se achitau la gara Filaret, cu începere dela data sus menționată, se vor achita de calea ferată, numai la „Cassa C. F. R. București-oraș“, din str. Smârdan.

No. 14.172.

---

Se aduce la cunoștința generală că, cu începere dela 25 Februarie stil nou a. c., se revoacă restricțiunile inserate în *Monitorul Oficial* No. 104 dela 12/25 August anul 1910, relative la suspendarea asigurării și termenelor prevăzute de § 52 și 67 din regulamentul de transport local, pentru efectuarea transporturilor, precum de asemenea și prelungirea cu 6 zile a timpului de predare, pentru transporturile expediate în traficurile internaționale.

No. 16.278/4.728 C<sup>1</sup>.

1911, Februarie 20 st. n.

---

Se aduce la cunoștința generală, că în tariful special No. X al tarifului local de mărfuri, se va înscrie stațiunea *Hălăucești* printre stațiunile de proveniență și de expediție a articolelor indicate în acest tarif special sub B.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

Ad. No. 15.945/4.617 C<sup>2</sup>.

1911, Februarie 24 st. n.

# PUBLIKAȚIUNI

## Ministerul Lucrărilor Publice

Se scoate în licitațiune aprovizionarea pietrișului necesar în anul 1911, șoselei naționale Isaceea-Măcin-Ghecet, partea dela klm. 40—88+560 județul Tulcea.

Valoarea după deviz este de lei 18159.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Tulcea, în ziua de 28 Februarie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cățimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectură, în zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute, conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 din 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 2.004.

1911, Ianuarie 26.

Se dă în întreprindere pe un period de 3 ani (1911/1912, 1912/1913, 1913/1914), aprovizionarea pietrei sparte mare, pietrei sparte mărunte și savurei din carierele din Dobrogea și în cantitățile prevăzute în estimăția generală la No. 1, 3 și 4, necesară șoselelor din județul Brăila.

Valoarea după deviz este de lei 101.383, pentru anul 1911/1912.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Brăila, în ziua de 10 Martie 1911, orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cățimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni, dela minister și dela prefectura județului Brăila, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 2.665.

1911, Februarie 3.

Se scoate în licitațiune aprovizionarea cantității de 1.084 m. c. granit de Dobrogea, pentru porțiunea dela Klm. 3+600—19+200 al șoselei naționale București-Giurgiu și 120 m. c. tot granit de Dobrogea, necesar porțiunii dela Klm. 5+100—6+000 al șoselei naționale Colentina—Afumați, județul Ilfov.

Valoarea după deviz este de lei 24.596.

Licitațiunea se va ține la acest minister în ziua de 15 Martie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectură, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 3.482.

1911, Februarie 12.

---

#### **Direcțiunea generală a Porturilor și a căilor de comunicație pe apă.**

Se aduce la cunoștința generală că, în ziua de 17/30 Martie 1911, orele 4 după amiază, se va ține licitație, în localul direcțiunii serviciului hydraulic (palatul ministerului lucrărilor publice), pentru aprovizionarea diferitelor materiale, ca: aramă, ață, cuie, fier, oțel, tablă, sfoară, frânghii, lanțuri, sârmă, uleiuri, vopsele, buloane, șurupuri, săpun, seu, coks, etc., etc., necesare la întreținerea și funcționarea vaselor și aparatelor de dragaje ale serviciului hydraulic în cursul anului financiar 1911/12.

Valoarea totală după deviz este de aproximativ 60.000 lei

Informațiunile despre condițiunile speciale ale furniturii, precum și orice deslușiri relative, se pot lua la direcțiunea serviciului hydraulic, în București, cât și la biuroul diviziei de dragaje din Giurgiu, în toate zilele și orele de lucru.

D-nii concurenții vor avea în vedere la licitațiune art. 72—83 din legea asupra contabilității publice.

Ofertele vor fi timbrate și sigilate, putându-se întocmi numai pe categoriile în cari s'au împărțit materialele, adică un furnizor va putea oferta

pentru toate categoriile materialelor, sau numai pentru unele din acele categorii: nu va putea însă face oferta numai pentru parte din materialele uncea sau mai multor categorii.

Pentru uleiurile din categoria VI se vor putea face și oferte separate pe articole.

Prețurile se vor indica global pe fiecare categorie și se vor înțelege pentru materialele predate franco, la depozitul serviciului hydraulic, absolut libere de orice sarcine, taxe, etc.

Odată cu oferta, se va depune și o garanție, în numerar sau în efecte garantate de Stat, de 6% din valoarea furniturii oferite. Ofertele condiționate sau cari nu vor fi conform celor specificate mai sus se vor considera ca nule și neavenite; iar supraoferte nu se primesc.

No. 865.

1911, Februarie 14.

Se aduce la cunoștința celor interesați că, în ziua de 21 Martie a. c. stil vechi orele 11 dimineața, se va ține licitație publică în localul agenției acestui serviciu din portul T.-Severin, pentru darea în antrepriză pe termen de un an, cu începere dela 1/14 Maiu a. c., a operațiunilor de încărcări descărcări și transbordări de mărfuri colete, cărbuni și lemnărie.

Licitație se va ține cu oferte sigilate și concurenții spre a fi admiși la licitație, vor trebui să depună odată cu oferta o garanție provizorie de 500 lei, care garanție, după aprobarea ofertei, se va dubla spre completarea garanției definitive.

Supraoferte nu se primesc.

Amatorii pot lua în fiecare zi, la direcțiunea N. F. R. din Galați sau la agenția respectivă, unde se va ține licitația, informațiuni asupra naturii operațiunilor și caietului de sarcini.

D-nii concurenții vor avea în vedere art. 72—83 din legea contabilității publice.

1911, Februarie 14

### *Șantierul de construcțiuni navale din Turnu-Severin*

Se aduce la cunoștința generală că pentru aprovizionarea șantierului cu lemnăria necesară, în grinzi și scânduri, de stejar, specificate în tabloul ce urmează, se va ține licitație publică, conform art. 72—83 din legea asupra contabilității publice, în localul direcțiunii șantierului din T.-Severin, în ziua de 21 Martie 1911, orele 3 p. m.

Ofertanții vor indica în ofertă dacă lemnăria este de proveniență indigenă sau străină.

Ofertanții se vor conforma cu totul caietului de sarcini și condițiunilor de prețare publicate mai jos.

Toată lemnăria va trebui să se furnizeze în termen de cel mult două luni dela semnarea contractului.

Concurenții pot face ofertele lor fie pentru întreaga furnitură, fie numai pentru o parte dintr'însa.

Licitația se va ține prin oferte în plicuri sigilate, purtînd deasupra indicațiunea : „Ofertă pentru furnitura de lemnărie“.

Odată cu ofertele se va înainta și mostre sigilate, pentru a se putea judeca calitatea.

Plicurile sigilate, conținînd ofertele, însoțite de garanția provizorie, vor trebui să fie predate sau sosite la direcțiunea șantierului, cel mult pînă în ziua și orele fixate mai sus pentru ținerea licitațiunii.

Pentru ca ofertele să fie valabile, se cere :

1) Să fie timbrate legal și să fie făcute după modelul stabilit mai jos, fără să conțină condițiuni sau rezerve neprevăzute în prezenta publicațiune, sau caietul de sarcini ;

2) Se va indica în ofertă cari anume din esențele admise în caietul de sarcini se ofertează ;

3) Ofertele pot să cuprindă toată furnitura sau numai o parte din ea, cu indicarea însă în parte a prețului fiecărui material ;

4) Ofertele cu preț global nu se vor ține în seamă ;

5) Prețurile oferite trebuie să fie indicate pe metru cub, în țifre și în litere.

Direcțiunea șantierului își rezervă dreptul de a confirma dintr'o ofertă numai material ce-i convine.

Ofertele vor fi însoțite de o garanție provizorie în numerar sau efecte publice, cari va trebui să reprezinte 5 la sută din valoarea totală a materialului oferat.

Deschiderea ofertelor se va face în prezența concurenților.

Despre rezultatul întregii operațiuni se va dresa un proces-verbal care se va semna de direcțiunea șantierului și de concurenți.

Garanția provizorie depusă de concurenți asupra căroră nu se va adjudeca nici un material, se va elibera de îndată, după confirmarea adjudecării provizorii.

Concurentul, asupra căruia se va face adjudecarea, va fi înștiințat despre aceasta pe cale oficială : el va fi dator, sub pedeapsă de a pierde garanția provizorie, să completeze la casa șantierului garanția definitivă de 10 la sută din valoarea furniturii și să semneze contractul în termen de 5 zile dela data înștiințării.

Taxele de timbru și înregistrare cad în sarcina contractantului.

Orice alte condițiuni se pot vedea la direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă a ministerului lucrărilor publice sau la șantierul de construcțiuni navale din T.-Severin.

No. 6.830.

1911, Februarie 14.

*Tablou de materialul de lemnărie de ștejar necesar șantierului.*

400	scînduri de ștejar	de 3—4 m	×0.12×0.07	mc.	11.760
540	"	"	" 4—5 m	×0.12×0.07	" 30.412
500	"	"	" 5—6 m	×0.12×0.07	" 23.100
70	"	"	" 3, 5 m	×0.22×0.05	" 2.695

450	-	-	-	2, 4	m	×	0.20	×	0.05	.	"	12.96)	
50)	-	-	-	4—6	m	×	0.25	×	0.07		"	39.375	
360	grinzi	"	"	4—6	m	×	0.20	×	0.20	.	. . .	"	64.80)
5	-	-	-	3, 5	m	×	0.3)	×	0.22	.	. . .	"	1.155
												176.257	

## CAIET DE SARCINI

pentru

### FURNITURA DE MATERIAL LEMNOS

#### Art. 1

##### *Obiectul furniturii*

Obiectul furniturii la care se referă prezentul caiet de sarcini sunt trunchiurile de stejar, brad, nuc și fag, precum și scândurile de stejar, brad și molift, necesare șantierului de construcțiuni navale din Turnu-Severin.

#### Art. 2.

##### *Trunchiurile.*

Prin trunchiu se înțelege partea arborelui cuprinsă între rădăcină și primele ramuri. Trunchiurile vor fi de esență următoare: trunchiurile de stejar vor fi de preferință din esențele gorun și tufan; cu toate acestea se poate oferi orice esență alară de cer și gărniță. Trunchiurile de brad vor fi de esență molift și brad cu fibrele dese.

#### Art. 3.

##### *Proveniența trunchiurilor și condițiunile ce trebuie să îndeplinească.*

Arborii din cari vor proveni trunchiurile să fie aleși sănătoși și drepți; lețele retezate să nu prezinte pete sau urme de putregai. În genere se va da preferință arborilor creșcuți în locurile înalte și cari nu vor fi trecut maximul lor de dezvoltare. Trunchiurile de stejar, nuc și fag se vor preda cu coaja lor, iar cele de brad se pot preda și fără coaje.

Dimensiunile trunchiurilor vor fi acelea arătate în tabloul anexat; asupra diametrelor indicate, cari se vor considera ca un minim, nu se va acorda nici o toleranță în minus; iar trunchiurile cu diametrul mai mare se vor primi și plăți după cubul lor real.

Dimensiunile din tabloul trunchiurilor de stejar, brad și nuc se înțeleg fără coaje.

Determinarea volumului fiecărui trunchiu se va face înmulțind lungimea cu suprafața secțiunii mijlocii a trunchiului; în caz când la mijlocul trunchiului se vor afla neregularități, se va măsura diametrul secțiunii imediat vecină despre partea cea mai subțire a trunchiului.

Diametrul trunchiului se va socoti luând mijlocia între două diametre perpendiculare unul pe altul la mijlocul lungimei, scăzându-se coaja.

Fiecare trunchiu trebuie să fie retezat cu ferăstrăul la ambele capete, perpendicular pe axă.

Sub nici un cuvânt nu se vor primi trunchiuri provenind din arbori morți, coronați sau trecuți.

De asemenea se va refuza toate trunchiurile strâmbe, nodoroase cu crăpături sau care au început de crăpături, cu putregaiuri, bureți mîncături sau alte defecte.

Arborii din cari provin trunchiurile vor fi tăiați în lunile de la Noiembrie pînă la Martie.

#### Art. 4.

##### *Grinzi și scînduri de stejar, brad și molift.*

Lemnăria pentru grinzi și scînduri va fi de esența gorun, tufan, molift sau pin și brad ordinar. Ea nu va avea noduri prea multe și prea mari, iar fibrele vor fi dese.

Arborii din cari se debitează grinzile și scîndurile vor trebui să fie aleși sănătoși și drepți. Sub nici un cuvânt nu se va primi lemnărie provenind din arbori strîmbi, morți, coronați sau trecuți.

Arborii din care se debitează lemnăria vor fi tăiați din pădure între lunile Noiembrie și Martie.

Grinzile și scîndurile vor trebui să aibă fără nici o toleranță în minus, dimensiunile prevăzute; acelea cari vor întrece dimensiunile prescise se vor deconta numai după dimensiunile arătate în tablou, fără a se plăti plusul furnizat.

Scîndurile cu marginile drepte vor fi tăiate cu ferăstrău pe toate fețele lor; secțiunile vor trebui să fie dreptunghiulare. Se vor refuza grinzile și scîndurile ale căror muchii nu vor fi drepte, cu noduri vicioase, putregaiuri sau început de putregai, mîncături de cari sau alți viermi, cu crăpături sau scînduri cu scoabe în scop de a împedeca crăparea lor

#### Art. 5.

##### *Alegerea materialului lemnos.*

Direcțiunea șantierului, dacă va crede necesar, va trimite agenții săi în pădurile furnisorului, pentru alegerea lemnelor în picioare, pentru a se asigura dacă tăierea s'a făcut în condițiunile prescise și pentru a alege acele bucăți cari întrunesc condițiunile prezentului caiet de sarcini. În acest scop, furnisorul este obligat să țină în curent direcțiunea șantierului pe cale de corespondență, de mersul lucrărilor sale.

#### Art. 6.

##### *Recepțiunea.*

Lemnăria va fi supusă la două recepții: O primă recepție, în pădurile sau depozitele furnisorului, care are de scop alegerea cantitativă și calitativă a materialului. Bucățile recepționate se vor însemna cu un ciocan cu marca „S.N”. A doua recepție se va face la șantierul de construcțiuni navale din T.-Severin și va fi numai cantitativă.

Art. 7.

Toată lemnăria care nu va fi marcată de recepționar și se va aduce la șantier se va pune la dispoziția furnisorului, care va fi dator să o ridice în interval de o lună dela notificarea scrisă ce i se va face.

Art. 8.

*Modul predării lemnăriei.*

Contractantul poate să efectueze furnitura lemnăriei în mai multe rânduri, terminând însă predarea întregii cantități la termenul ce se va fixa prin contract, în conformitate cu termenul ce se va prevedea în ofertă. Acest termen, în toate cazurile, nu poate fi mai mare de 2 luni dela semnarea contractului.

Art. 9.

Dacă contractantul nu va face predarea lemnăriei în termenul prescripțit mai sus, va plăti o amendă de 1% din valoarea totală a furniturii pentru fiecare zi de întârziere.

În cazul cînd întârzierea predării lemnăriei va trece peste 10 zile, direcțiunea șantierului are dreptul, fără judecată, somațiune sau punere în întârziere, a încasa garanția furnisorului în favoarea sa, iar contractul va fi reziliat de drept.

Art. 10.

Dacă lemnăria nu va satisface condițiunile specificate și nu va avea dimensiunile prescripțite, direcțiunea șantierului are dreptul de asemenea a considera contractul reziliat, fără judecată, somațiune sau punere în întârziere și a se aproviziona pe orice cale pe contul furnisorului.

Art. 11.

*Transportul și predarea.*

În prețurile oferite se va cuprinde atît transportul cît și toate celelalte cheltueli accesorii. Lemnăria va fi predată franco vagon în curtea șantierului.

Art. 12.

În cazul de a se face transportul lemnăriei pe apă, furnisorul este obligat a întrebuința vasele navigațiunii fluviale române.

Art. 13.

*Licitația și oferta.*

Licitația va avea loc la direcțiunea șantierului de construcțiuni navale din T-Severin, în ziua de 21 Martie 1911, orele 3 p. m. Ea se va ține prin oferte în plicuri sigilate, purtînd deasupra indicațiunea: „Ofertă pentru furnitura de lemnărie“.

Pentru ca ofertele să fie valabile se cere:

1) Să fie timbrate legal și să fie făcute după modelul aci anexat,



fără să conțină condițiuni sau rezerve neprevăzute în prezentul caiet de sarcini. Se va indica de asemenea cari anume din esențele admise în caietul de sarcini se ofertează :

2) Ofertele poate să cuprindă toată furnitura sau numai o parte din ea, cu indicarea însă în parte a prețului fiecărui material ;

3) Ofertele cu preț global nu se vor ține în seamă ;

4) Prețurile trebuie să fie indicate pe metrul cub în cifre și litere.

Direcțiunea șantierului își rezervă dreptul de a confirma din o ofertă numai materialul cei convine.

#### Art. 14.

Ofertanții vor indica în ofertă dacă lemnăria este de proveniență indigenă sau străină.

#### Art. 15.

Concurenții pot face ofertele lor pentru întreaga furnitură, fie numai pentru o parte dintr'nsa.

Odată cu ofertele, concurenții vor prezenta și mostre sigilate pentru a se putea judeca calitatea.

Plicurile sigilate, conținând ofertele însoțite de garanția provizorie, vor trebui să fie predate sau sosite la direcțiunea șantierului, pînă în ora și ziua fixată la art. 13.

#### Art. 16.

### *G a r a n ț i a.*

Ofertele vor fi însoțite de o garanție provizorie, în numerar sau efecte publice, care trebuie să reprezinte 5% din valoarea totală a materialului oferat.

Concurentul asupra căruia se va face adjudecarea va fi încunoștiințat despre aceasta pe cale oficială. El va fi dator, sub pedeapsă de a perde garanția provizorie, să completeze la cassa șantierului garanția definitivă de 10% din valoarea furniturii și să semneze contractul în termen de 10 zile dela data înștiințării.

Accastă garanție se va păstra la direcțiunea șantierului pînă la definitivă executare a contractului.

#### Art. 17.

Taxele de timbru și înregistrare cad în sarcina contractantului.

### FORMULAR DE OFERTĂ



Onor.

Direcțiunea șantierului de construcțiuni navale  
Turnu-Severin

*Domnule director,*

Luind cunoștință și fiind de acord cu condițiunile prevăzute în caietul dv. de sarcini pentru furnitura de material lemnos, necesar șantierului și indicat în . . . . . am onare a vă oferi următoarele cantități, cu prețurile indicate în dreptul fiecăreia :

No. curent	Specificația materialului	Cantit. oferită In mc.	Prețul unitar	
			In litere	In cifre

Acest material de proveniență . . . . .  
mă oblig a-l furniza în termen de . . . . .  
dela data semnării contractului.

Totdeodată, depun ca garanție provizorie lei . . . . ., adică lei . . . . . în . . . . .

Semnătura,

=====

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Decembrie 1910/911, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1909/910 și 1908/909

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venituri- lor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1908 909	1909 910	1910 911
			LEI	LEI	LEI	LEI		LEI	LEI	LEI
1908 909	Decembrie	3465	1895021	54442	3945987	5895450	<i>Aprilie</i>	6199721	6458369	6530019
1909 910			2074282	59364	4474494	6608140	<i>Mai</i>	6566605	6690611	6735587
1910 911			2264862	68692	5849381	8182935	<i>Iunie</i>	5819931	6497272	6504659
1908 909	Luna Decembrie din anul 1910 11 prezintă o diferență de :		+ 369841	+ 14250	+ 1903394	+ 2287485	<i>Iulie</i>	6848189	7963567	8518381
1909 910			+ 190580	+ 9328	+ 1374887	+ 1574795	<i>August</i>	7311564	8466035	10531455
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> Veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Decembrie							<i>Septembrie</i>	7292038	7940540	10102412
1908 909	Dela 1 Aprilie până la 31 Decemv.	3465	21560489	747042	36802477	59110008	<i>Octombrie</i>	6749171	7760740	9179403
1909 910			22965922	788004	41825074	65579000	<i>Noembrie</i>	6427339	7193726	9030120
1910 911			25017145	824114	49473712	75314971	<i>Decembrie</i>	5895450	6608140	8182935
1908 909	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 Decembrie 1910 911 prezintă o diferență de :		+ 3456656	+ 77072	+ 12671235	+ 16204963	<i>Ianuarie</i>			
1909 910			+ 2051223	+ 36110	+ 7648638	+ 9735971	<i>Februarie</i>			
							<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Ianuarie 1910/1911, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1909/1910 și 1908/909

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor  L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1908/909	1909/910	1910/911
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1908/909	IANUARIE	3465	2.063.342	52.972	2.264.611	4.380.925	<i>Aprilie</i>	6.199.721	6.458.369	6.530.019
1909/910			2.232.269	53.141	2.419.961	4.705.371	<i>Mai</i>	6.566.605	6.690.611	6.735.587
1910/911			2.445.954	58.683	3.377.462	5.882.099	<i>Iunie</i>	5.819.931	6.497.272	6.504.659
1908/909	Luna Ianuarie din anul 1910/911 prezintă o diferență de:		+ 382.612	+ 5.711	+ 111.285	+ 150.174	<i>Iulie</i>	6.848.189	7.963.567	8.518.381
1909/910			+ 213.685	+ 5.542	+ 957.501	+ 1.176.728	<i>August</i>	7.311.564	8.466.035	10.531.455
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b>							<i>Septembrie</i>	7.292.038	7.940.540	10.102.412
veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Ianuarie							<i>Octombrie</i>	6.749.171	7.760.740	9.179.403
1908/909	Dela 1 Aprilie până la 31 Ianuarie	3465	23.623.831	800.014	39.067.088	63.490.933	<i>Noembrie</i>	6.427.339	7.193.726	9.030.120
1909/910			25.198.191	841.145	44.245.035	70.284.371	<i>Decembrie</i>	5.895.450	6.608.140	8.182.935
1910/911			27.463.099	882.797	52.851.174	81.197.070	<i>Ianuarie</i>	4.380.925	4.705.371	5.882.099
1908/909	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 Ianuarie 1910/911 prezintă o diferență de:		+ 3839268	+ 82.783	+ 13.784.086	+ 17.706.137	<i>Februarie</i>			
1909/910			+ 2264908	+ 41.652	+ 8606139	+ 10.912.699	<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare,

---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### P E R S O N A L

---

#### Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal cu No. 722 din 28 Februarie 1911, d. Mărculescu Max, inginer cu diplomă dela școala superioară tehnică din Charlottenburg (Berlin), și actualmente ocupînd postul de subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate, este admis în corpul tehnic (cadrul ordinar), pe ziua de 1 14 Februarie 1911, cu gradul de inginer stagiar.

Prin decretul regal sub No. 725 din 28 Februarie 1911, d. inginer Virgiliu Apostol Anghelescu, absolvent cu diplomă al școalei tehnice din Darmstadt și actualmente aflat în serviciul ministerului agriculturii și domeniilor dela 19 Februarie 1907, este admis în corpul tehnic, (cadrul detașat), cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 25 Februarie 1909, data procesului-verbal al comisiunii profesorele instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele, pentru examinarea titlurilor emanate dela școalele de ingineri din străinătate.

Prin decretul regal cu No. 762 din 5 Martie 1911, s'a recunoscut d-lui inginer Panait N. Panaitescu vechimea cerută în gradul de inginer-ordinar cl. I. dîndu-i-se dreptul de a fi înscris pe tabloul de înaintare la gradul de inginer-șef cl. II.

Prin decretul regal cu No. 779 din 7 Martie 1911, d. Mihail Constantinescu, absolvent cu diplomă al școalei de arte, manufacturi și de mine din Liège, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat), cu gradul de inginer-ordinar cl. III, pe ziua de 26 Ianuarie 1911, cînd a fost numit în serviciul direcțiunii generale a regiei monopoliurilor statului.

## **În administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior**

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 5496 din 7 Martie 1911, s'a aprobat următoarele numiri în administrația centrală a ministerului, pe ziua de 1 Martie curent :

D. Vasile Militaru, actual copist cu salariul lunar de 120 lei și plătit din fondul de construcție al liniei ferate Podul-Iloaie Hîrlău este trecut în postul de copist cl. II, plătit din buget dela cap. I, art. 1, în locul d-lui Dan I. Iancovescu, licențiat din funcțiune pentru caz de boală îndelungată.

D. Nicolae Șoroagă, actual copist provizoriu, cu salariul lunar de 100 lei, plătit asemenea din buget dela art. 22, este trecut în aceeaș calitate cu salariul lunar de 120 lei, care se va plăti din fondul liniei Podul-Iloaie-Hîrlău.

D. Alexandru Lambriu este numit, pe ziua de 1 Martie 1911, în postul de copist provizoriu, cu salariul lunar de 100 lei, care se va plăti din alocațiunea prevăzută în buget la art. 22.

---

## **În învățămînt**

Prin decretul regal cu No. 777 din 7 Martie 1911, s'a primit demisiunea d-lui Spiru Haret, pe ziua de 1 Aprilie 1911, din postul de profesor de geometrie analitică ce ocupă la școala națională de poduri și șosele.

---

Prin decretul regal cu No. 841 din 15 Martie 1911, d. Traian Lalescu, doctor în matematici din Paris, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de profesor de geometria analitică la școala națională de poduri și șosele, în locul d-lui Spiru Haret demisionat.

---

## **În Serviciul de Poduri și Șosele**

Prin decretul regal cu No. 894 din 19, Martie 1911, d. Alexandru Strugurescu, absolvent cu diplomă al școalei de conductor-de-semnatori de pe lîngă școala națională de poduri și șosele, este numit pe ziua de 20 Martie 1911, în serviciul de poduri și șosele, și tot odată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinar), cu gradul de conductor cl. III, conform art. 53 din legea de organizare a zisului corp.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 4743 din 24 Februarie 1911, s'a primit demisiunea d-lui Marin Constantinescu, pe ziua de 1 Aprilie 1911, din postul de picher cl. I ce ocupă la serviciul de poduri și șosele din județul Olt, pentru a-și regula drepturile la pensiuine.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 4825 din 25 Februarie 1911, d. Nathan Rozenthal, absolvent cu diplomă al școalei de conductori desemnatori de pe lângă școala națională de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 1 Martie 1911, în postul de conductor provizoriu la serviciul de poduri și șosele din județul Constanța.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 5187 din 2 Martie 1911, d. Nicolae Miloș, picher cl. III în serviciul de poduri și șosele din județul Tutova, este destituit din funcțiune pe ziua de 1 Ianuarie 1911, de când a părăsit postul.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 5467 din 5 Martie 1911, d. Petrache Teodoriu, actual picher cl. I în serviciul de poduri și șosele din județul Botoșani, este transferat pe ziua de 16 Martie 1911, în aceeaș calitate la jud. Bacău.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6073 din 12 Martie 1911, d. Mihail Drăghici, actual picher cl. II în serviciul de poduri și șosele din județul Prahova, este transferat în aceeași calitate, după a sa cerere, pe ziua de 16 Martie 1911, la județul Brăila, în locul vacant.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6075 din 12 Martie 1911, d. conductor provizoriu Ioan G. Nicolescu, din serviciul de poduri și șosele al jud. Vaslui, este depărtat din funcțiune, pe ziua de 8 Martie 1911, pentru că este lipsit de calitățile morale cerute unui funcționar public și a dat dovadă, în timpul funcționării sale, de o neglijență cu totul culpabilă.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6178 din 14 Martie 1911, d. Ioan Ionescu, actual șef-cantonier cl. I în serviciul de poduri și șosele din județul Tutova, este înaintat pe ziua de 1 Martie 1911, în postul vacant de picher clasa III la acelaș serviciu.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6642 din 18 Martie 1911, d. Demostene Dumitrescu, actual picher cl. III în serviciul de poduri și șosele din județul Prahova, și d. Simion Băjenescu, actual picher cl. II în serviciul de poduri și șosele din județul Vlașca, sunt transferați, după a lor cerere, pe ziua de 1 Aprilie 1911, unul în locul celuilalt.

Prin deciziunea d-lui ministru al lucrărilor publice cu No. 6982 din 22 Martie 1911, d. inginer ordinar cl. I George I. Niculescu, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Ialomița, și d. inginer ordinar cl. II Ilie Anghelescu, șeful serviciului de poduri și șosele din jud. Buzău, sunt transferați pe ziua de 23 Martie 1911, unul în locul celuilalt.

### **In serviciul direcțiunii generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă**

Prin decretul regal cu No. 778 din 7 Martie 1911, d. Teodor Mihail, este numit, pe ziua de 1/14 Martie 1911, în postul vacant de mecanic cl. I la serviciul de navigațiune fluvială, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă.

Noi, ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice ; Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă sub No. 1434 din anul curent, din care se constată că d. conductor cl. II Constantin G. Răiciulescu din serviciul hidraulic, după mai multe concedii ce i s'au acordat în anul curent, pentru caz de boală, nu este în stare nici acum a-și relua serviciul ;

Pentru aceste motive și pe temeiul art. 24, alin. a, art. 25 și 83 din regulamentul legii de organizare a corpului tehnic ;

Decidem :

*Art. I.* D. conductor cl. II Constantin G. Răiciulescu din serviciul hidraulic pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, se trece în pozițiune de neactivitate pe ziua de 31 Martie 1911 și cu dreptul de a beneficia numai de jumătate din leafa gradului său pe timp de trei luni dela data mai sus arătată, conform dispozițiilor art. 25 din regulamentul legii de organizare a corpului tehnic.



*Art. II.* D. șef al diviziunii personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. DELAVRANCEA**

Data la 14 Martie 1911  
No. 6076

Noi, ministru secretar de stat la departamentul lucrărilor publice ;  
Avînd în vedere referatul direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă No. 1885 din 23 Martie a. c., privitor la ordonanțări de cheltueli din creditele speciale și extraordinare, acordate prin diferite legi serviciilor dependente de această direcțiune generală ;

Decidem :

*Art. I.* D. inginer inspector general Mihail N. Rîmniceanu, directorul general al porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, este autorizat a aproba cheltuieli și a semna, în numele nostru, ordonanțele de plată din creditele speciale și extraordinare, acordate prin diferite legi serviciilor dependente de acea direcțiune generală, cu păstrarea tuturor dispozițiunilor din legea ei specială și aceea a contabilității publice.

*Art. II.* Direcțiunea contabilității ministerului este însărcinată cu aducerea la îndeplinire a prezentei deciziuni.

Ministrul lucrărilor publice  
**B. DELAVRANCEA**

Data la 29 Martie 1911  
No. 7720

### **In administrația căilor ferate române**

Prin decretul regal cu No. 720 din 28 Februarie 1911, s'a primit demisiunea d-lui Sallmen Guillaume pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911, din postul de impiegat de birou principal, ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal sub No. 721 din 28 Februarie 1911, d. Dobrescu Ioan I., absolvent cu diplomă al școlii naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, este numit, pe ziua de 16 Februarie st. v. 1911, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar cl. III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal cu No. 723 din 28 Februarie 1911 d. Ni-

colae Secelanu Dumitru, actual mecanic-conducător de locomotivă în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 14 Aprilie 1911, de oarece numai este apt pentru postul ce ocupă din cauza boalei de care este atins.

Prin decretul regal cu No. 724 din 29 Februarie 1911, d. Căpitănescu Marin, actual impiegat de birou principal în administrațiunea căilor ferate, este licențiat din serviciu, pe ziua de 15 Aprilie stil nou 1911, pentru incapacitate notorie de lucru, potrivit dispozițiilor art. 46 din legea generală de pensuni și art. 100 din regulamentul acestei legi.

Prin decretul regal cu No. 765 din 5 Martie 1911, d. inginer-stagiar Minculescu Constantin, actualmente aflat în disponibilitate, este numit pe ziua de 16 Martie st. n. 1911, în postul de subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

Prin decretul regal cu No. 774 din 7 Martie 1911, s'a primit demisiunea d-lui Gorovei Ernest P., pe ziua de 14 Aprilie 1911, din postul de impiegat de biuro ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal cu No. 775 din 7 Martie 1911, d. inginer ordinar cl. I. Urdăreanu Alexandru C., actual sub șef de secțiune la serviciul exterior de întreținere din administrațiunea căilor ferate, este numit pe ziua de 1 Martie st. n. 1911, în postul de inginer atașat la serviciul central de economat din aceeași administrațiune.

Prin decretul regal cu No. 776 din 7 Martie 1911, d. George Dumitrescu este reprimis în serviciul administrațiunii căilor ferate pe ziua de 1 Martie st. n. 1911, în postul de impiegat de mișcare.

Prin decretul regal cu No. 780 din 7 Martie 1911, d. Dima Vasile G., absolvent al școlii politehnice din Karlsruhe, este numit pe ziua de 16 Martie st. n. 1911, în postul de subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer stagiar, conform. art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal cu No. 781 din 7 Martie 1911, d. Presan Nicolae C., este confirmat, pe ziua 3|16 Martie 1911, în postul de picher ce ocupă actualmente în serviciul administrației căilor ferate.

---

Prin decretul regal cu No. 782, din 7 Martie 1911, de d. inginer Hodatzki Alexandru, absolvent cu diplomă al școlii tehnice din München și actualmente subșef de secție în serviciul administrației căilor ferate, dovedind cu acte că posedă calitatea de cetățean român, este confirmat, pe ziua de 1 Decembrie st. n. 1910, în postul de subșef de secție ce ocupă în sus zisa administrație și tot deodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinari), cu gradul de inginer ordinari cl. III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a aceluiaș corp.

---

Prin decretul regal cu No. 927 din 23 Martie 1911, s'a primit demisiunea d-lui inginer ordinari cl. III Slăniceanu Teodor, pe ziua 14 Aprilie 1911, din postul de inginer asistent ce ocupă la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate și totodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

---

Prin decretul regal cu No. 928 din 23 Martie 1911, s'a primit demisiunea d-lui inginer ordinari cl. III Grigoriu Aureliu, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911, din postul de inginer atașat, ce ocupă în serviciul administrației căilor ferate și totodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

---

---

## LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 799 din 8 Martie 1911 se aprobă a se face la partea cheltuelilor bugetului ordinar al drumurilor județului Covurlui pe exercițiul 1910—1911, următoarea modificare :

Lei 700 se reduc dela art. 4, «Plata impozitului și asigurare etc.», care lasă economie și se adaogă la art. 3, «cheltueli de cancelarie și material etc.», a cărui alocație va deveni astfel de 5.400 lei.

Prin decretul regal No. 959 din 24 Martie 1911, se aprobă ca județul Bacău să urmeze pe timp de 3 luni, pînă la 30 Iunie 1911, cu perceperea veniturilor și cu facerea cheltuelilor ordinare ale drumurilor după bugetul exercițiului 1910 pînă la 1911.

Prin decretul regal No. 960 din 24 Martie 1911, se aprobă ca județul Ialomița să urmeze pe timp de 3 luni, pînă la 30 Iunie 1911, cu perceperea veniturilor și cu facerea cheltuelilor ordinare ale drumurilor după bugetul pe exercițiul 1910 pînă la 1911.

Prin decretul regal No. 961 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Constanța pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

### *Bugetul ordinar*

#### *La cheltueli*

Lei 4.560 se reduc dela cap II, § 1, art. 3, reducîndu-se la 200 în loc de 250 lei, salariul lunar al mecanicului dela compresor ; la 120 în loc de 140 lei, acela al magazinerului ; la 100 în loc de 120 lei, acela al plantatorului ; la 90 în loc de 100 lei, acela al celor 4 cantonieri-șefi cl. I, și suprimîndu-se postul de șef de biuro pentru lucrări referitoare la drumuri, detașat cu serviciul la prefec-tură și retribuit cu 250 lei lunar.

Lei 1440 idem, idem, § II, art. 9, suprimîndu-se indemnizația de chirie pentru secretarul serviciului și 2 impiegați a cîte 40 lei lunar de fiecare.

Lei 25.000 se adaogă la cap. III, art. 12, «Pentru construc-țiunea și întreținerea șoselelor vicinale și comunale».

Lei 30.000 întreaga alocație dela cap. V, art. 22, se suprimă modificându-se și numărul de ordine al capitolului și articolului ce urmează.

Lei 11.000 se adaogă la cap. VI, devenit V, art. 23, devenit 22, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», peste suma de lei 36.778, bani 95, iar nu lei 39.778, bani 95, după cum din eroare se fixase de consiliul general alocația acestui articol, devenind astfel adevărata lui alocație de lei 37.778 bani 95.

### *Bugetul extraordinar*

#### La venituri

Lei 30.000 întreaga alocație dela art. 3, «Alocație dela bugetul ordinar», se suprimă.

#### La cheltueli

Lei 30.000 se reduc dela art. 1, «Pentru construcțiuni de cantoare, locuințe, magazii, etc».

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 466.000.

### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 15.589, bani 89.

---

Prin decretul regal No. 962 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Brăila, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

### *Bugetul ordinar*

#### La cheltueli

Lei 2.880 se reduc dela cap. II, § I, art. 3, reducîndu se la 250 în loc de 300 lei lunar salariul arhitectului desenator, la 90 în loc de 120 lei lunar diurna celor 3 cantonieri-șefi cl. I; la 70 în loc de 80 lei lunar aceea a celor 4 cantonieri-șefi cl III din statul No. 1.

Lei 2.880 se adaogă la cap. V, art. 26, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație va deveni de 13.880 lei.

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

*Bugetul ordinar*

La venituri . . . . .	lei 446.000
La cheltueli . . . . .	» 444.750
Cu un excedent de . . . .	lei 1.250

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 112 000.

---

Prin decretul regal No. 964 din 24 Martie 1911. Bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Tulcea, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general cu următoarele modificări :

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

În statul No. 1 salariul șoferului dela automobil se fixează de 220 lei și cu diurnă de 60 lei lunar.

Lei 1200 se reduce dela capitolul I, § I, art. 2, suprimîndu-se diurna de 50 lei lunar prevăzută plantatorului pentru plantații și pepiniere, etc., precum și postul de rîndaș în curtea serviciului.

Lei 1200 se adaugă la capitolul V, art. 26, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație devine de 13.130 lei.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 181.300.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 34.504, bani 42.

---

Prin decretul regal No. 965 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și extraordinar al drumului județului Muscel, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltueli

Lei 15.780 se reduc dela cap II, § 1, art. 4, «Retribuția cantonierilor etc.» după statul B, reducîndu-se la 50 din 60 lei lunar

salariul celor 4 cantonieri cl. I; suprimându-se cei 5 magazioneri și oameni de serviciu dela secții, a 45 lei lunar și reducându-se la 30 din 50 numărul lucrătorilor permanenți a 2 lei pe zi, și aceștia întrebuințându se numai pe timp de 8 luni în loc de 9 luni pe an;

Redacția art. 9 de sub cap. II, § 2, se modifică cum urmează :

Cheltueli pentru studii, abonament la *Monitorul Oficial*, pietre kilometrice, indicatoare de drum și cheltueli mărunte »;

Lei 1000, întreaga alocație dela cap. III, art. 17, «Lucrări în comunele declarate cu prestația în bani, etc.», se suprimă modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare :

Lei 390 se reduc dela acelaș capitol; art. 18 fost 19, din a cărui redacție se suprimă și cuvintele «și aceea a automobilului »;

Lei 17 170 se adaugă la cap. V, art. 21, fost 22, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație devine de 14.398 lei, 90 bani.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

#### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 191.700.

#### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 100.500.

Prin decretul regal No. 966 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Olt pe exercițiul 1911—1912 se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și coprinzând :

#### *Bugetul ordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 154.900.

#### *Bugetul extraordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 26.987, bani 71,

Prin decretul regal No. 967 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar al drumurilor județului Vlașca pe exercițiul 1911 1912 se aprobă astfel cum a fost votat de consiliul general și coprinzînd :

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 344.900.

Prin decretul regal No. 968 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Dimbovița pe exer-

cițiul 1911—1912 se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și coprinzînd :

*Bugetul ordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 209.300.

*Bugetul extraordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 34.000.

Prin decretul regal No. 969 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale județului Argeș pe exercițiul 1911—1912 se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și coprinzînd :

*Bugetul ordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 263.330.

*Bugetul extraordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 26.213, bani 73.

Prin decretul regal No. 970 din 24 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Teleorman pe exercițiul 1911—1912 se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și coprinzînd :

*Bugetul ordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 321.000.

*Bugetul extraordinar.*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 200.000.

Noi ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, Având în vedere dispozițiunile art. 40 din legea drumurilor și art. 53 și următorii din regulamentul pentru aplicarea acestei legi ; Având în vedere o mai bună utilizare a personalului prin decentralizarea lui, cum și pentru a se realiza o mai repede rezolvare a diferitelor chestiuni locale referitoare la construcția și întreținerea drumurilor ;

Având în vedere și dispozițiunile din înaltul decret regal No. 1747 din 30 Mai 1908 ;

Pentru aceste motive,

Decidem :

*Art. I.* Deciziunea ministerială No. 11.756 din 18 Mai 1910, este și rămâne revocată.



*Art. II.* Toate atribuțiunile ce au fost date prin acea deciziune asupra diviziunii I din minister privitoare la lucrări și personalul drumurilor, prevăzute în legea și regulamentul drumurilor, trec asupra d-lor inspectori generali de poduri și șosele, după cum urmează.

*Art. III.* D nii inspectori generali de poduri și șosele vor avea, pe lângă atribuțiunile de inspecțiuni, și însărcinarea administrativă de a rezolva în numele nostru :

1. Aprobarea proiectelor pentru lucrări și furnituri cari se plătesc din bugetul Statului sau al județelor, sau se execută cu zile de prestație până la suma de 5000 lei.

Proiectele pentru lucrări și furnituri cari întrec suma de lei 5000 se vor aproba de minister ;

2. Aprobarea rezultatului licitațiunilor pentru lucrări și furnituri din bugetul Statului și al județelor până la suma de 10.000 lei ;

3. Aprobarea recepțiilor provizorii și definitive pentru lucrări și furnituri cari se execută din bugetul Statului sau al județelor până la suma de 10.000 lei ;

4. Aprobarea de lucrări în regie din bugetul statului și al județelor până la suma de 1000 lei, în limitele creditelor cari rămân disponibile după întocmirea tablourilor de repartiția lucrărilor; în cazuri urgente până la 2.000 lei ;

5. Aprobarea conturilor de lichidare definitivă și actelor justificative pentru lucrările ce se execută din bugetul județelor pe cale de regie ;

6. Verificarea recepțiunilor provizorii și definitive pentru lucrări și furnituri din bugetul Statului și al județelor pentru orice sumă.

7. Verificarea și aprobarea repartiției zilelor de prestație, cum și modificările acestei repartiții ;

8. Tablourile de lucrări și furnituri ce urmează a se executa în anul curgător, din bugetul Statului sau al județelor, se vor întocmi de serviciile tehnice județene în limitele alocațiunilor bugetare și se vor înainta ministerului spre aprobare cu avizul inspectorului.

Modificările acestor tablouri până la suma de 5000 lei se vor face cu aprobarea inspectorului, iar pentru sume mai mari cu aprobarea ministerului ;

9. Examinarea proiectelor de buget ale drumurilor și darea avizului asupra întocmirilor ;

10. Aprobarea numirii personalului trecut în bugetele județelor și retribuit cu mai mult de 60 lei dar mai puțin de 90 lei ;

11. Aprobarea numirii și licențierii cantonierilor de pe șoselele naționale ;

12. Aprobarea permutării și detașării personalului în interiorul județelor, aprobarea permisiunilor și concediilor personalului de picheri, până la maximum 15 din salariul lunar, precum și aplicarea de pedepse disciplinare personalului plătit cu salariul lunar dela lei 60—90.

Pentru cantonierii de pe șoselele naționale pedepsele disciplinare, afară de destituirea, se vor aplica de serviciile tehnice județene. Pentru lucrările necesare de biurou se va alătura pe lângă serviciul de inspecțiune, personalul tehnic și administrativ trebuitor.

*Art. IV. D.* Secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Ministru,  
**B. DELAVRANCEA** \_\_\_\_\_

Data la 9 Martie, 1911  
No. 5743.

Noi ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, Având în vedere raportul direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă No. 1885 din 23 Martie a. c., privitor la ținerea evidenței fondului porturilor dunărene, precum și ia ordonanțarea cheltuelilor din bugetul acestui fond și din acel al inspectoratului general al navigațiunii.

Decidem :

*Art. I.* Cu începere dela 1 Aprilie a. c., ținerea evidenței fondului porturilor dunărene și ordonanțarea cheltuelilor din bugetul acestui fond și din acel al inspectoratului general al porturilor și navigației, se va face de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, cum s'a făcut până acum pentru celelalte servicii dependente de această direcțiune generală, cu observarea tuturor dispozițiunilor din legea ei specială și aceea a contabilității publice.

*Art. II.* Personalul biuroului porturilor dunărene, plătit din acest fond și atașat până acum la ministerul lucrărilor publice, va trece, cu începere dela data de mai sus, la direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă.

*Art. III.* Direcțiunea contabilității ministerului este însărcinată cu aducerea la îndeplinire a prezentei deciziuni.

Data la 29 Martie 1911.

No. 7.719

Ministru,  
**B. DELAVRANCEA** \_\_\_\_\_

# DIN DESBATERILE PARLAMENTULUI

## Bugetul Căilor ferate Române

Sedința Camerei Deputaților din 21 Martie 1911.

— **D. Er. Pangrati**, raportor, dă citire următorului raport și proiect de buget:

### EXPUNERE DE MOTIVE

Proiectul de buget pe exercițiul viitor 1911—1912 se prezintă :

#### La venituri :

- a) Pentru liniile vechi cu lei 87.833.500 —  
b) » » noi » » 2.322.800 — Total lei 90 155.690

#### La cheltueli :

- a) Pentru liniile vechi cu lei 58.881.565  
b) » » noi » » 218.435 — Total lei 59.100.000

De unde un venit net de vărsat la tezaurul public lei 31.055.600 —

Pentru stabilirea acestor venituri și cheltueli s'a ținut seamă, atât de creșterea traficului ce din an în an se acuză tot mai mult, cât și de noul trafic de pe liniile date exploatării în cursul anului acestuia în lungime de 288 km. și acelora 51 km., se se vor pune în exeloatare în anul viitor.

În cele ce urmează se specifică cheltueli pe exercițiul 1911—1912.

### Venituri.

Lungimea totală a liniilor ce se vor exploată în cursul anului bugetar 1911—1912 va fi pentru traficul de călători și bagaje de 3.482, în carl intră 3.431 km. linii vechi și 51 km. linii noi; iar pentru traficul de mărfuri de 3.525 km.

Pentru venituri s'a prevăzut suma de lei 80.155.600, care se descompune pe traficuri după cum urmează :

Art. I. Venituri din traficul de călători.	lei 31.682.800
» II. » » » » bagaje . . . . . »	985.500 —
» III. » » » » mărf. mare iuțeală »	2.616.100—
Art. IV. Venituri din traficul de mărf. mică iuțeală »	51.671.200.
Art. V. Venituri diverse . . . . . »	3.200.000—
	<u>Total lei 90.155.600</u>

Art. 1. — Transporturi de călători.

Veniturile realizate din traficul de călători în anii 1893 și până astăzi sunt indicate în tabloul de mai jos :

ANII	Lungimea mijlocie a liniilor	Veniturile totale	Venitul pe km.
	Km.	Lei	Lei
1893	2.488	16.011.777	6.436
1894	2.505	16.625.071	6.667
1895	2.526	16.114.633	6.380
1896	2.810	17.769.166	6.324
1897	2.872	18.325.042	6.381
1898	2.905	19.643.731	6.762
1899	3.069	18.961.395	6.178
1900 1	3.070	17.193.474	5.600
1901 2	3.119	17.226.996	5.523
1902 3	3.142	18.148.274	5.712
1903 4	3.142	19.454.200	6.191
1904 5	3.142	19.195.815	6.109
1905 6	3.143	22.105.932	7.035
1906 7	3.143	25.165.106	8.045
1907 8	3.143	26.887.244	8.555
1908 9	3.143	27.174.052	8.645
1909 10	3.143	29.315.239	9.327
In 9 luni din 1910 11	3.431	25.017.145 <sup>Prov.</sup>	

Tabloul acesta arată că traficul de călători s'a dezvoltat în mod constant și că venitul produs de acest trafic în cursul exercițiului curent 1910 - 1911 nu va fi inferior de lei 31.000.000, întrucât pe primele 9 luni veniturile provizorii din acest trafic acuză cifra de lei 25.071.145.

Ținând seamă de această din urmă cifră, precum și de creșterea neincetată a acestui trafic, putem cu toată siguranța prevedea că se va realiza în cursul anului viitor pentru liniile vechi cel puțin suma de lei 81.500.000.

La această cifră dacă adăugăm venitul probabil al liniilor noi ce se vor pune în exploatare în cursul exercițiului 1911 - 1912, în lungime de 51 km., și dacă îl estimăm pe unitate kilometrică numai la  $\frac{1}{2}$ , din cota medie kilometrică a acestui trafic, socotită pe ultimii 10 ani (care e de lei 7.170), adică  $\frac{1}{2} \cdot 7.170 \times 51 = 182.835$ ,

sau rotund lei 182.800, obținem ca venit din traficul de călători pentru exercițiul 1911—1912 suma de lei 31.682.800.

Art. 2. — Transporturi de bagaje

Veniturile provenite din transporturile de bagaje sunt indicate în tabloul de mai jos :

ANII	Lungimea mijlocie a liniilor	Veniturile totale	Venituri pe km.
	Km.	Lei	Lei
1893	2488	477.474	192
1894	2505	466.209	186
1895	2526	454.493	180
1896	2810	539.882	192
1897	2872	656.191	228
1898	2905	679.331	234
1899	3069	522.638	171
1900/1	3070	442.753	143
1901/2	3119	481.057	153
1902/3	3142	534.590	168
1903/4	3142	590.629	187
1904/5	3142	586.618	186
1905/6	3142	700.730	222
1906/7	3143	797.933	253
1907/8	3143	838.312	267
1908/9	3143	891.792	283
1909/10	3143	939.702	299
In 9 luni din 1910/11	3431	824.114 prov.	

Tabloul acesta arată că traficul de bagaje acuză aceeași creștere constantă ca și cel de călători.

În special pentru anul 1909/910 venitul kilometric realizat a fost de lei 299, iar venitul provizoriu pe primele 9 luni ale exercițiului în curs a fost de lei 824.114, ceea ce asigură pentru întregul an un venit de cel puțin 970.000 lei; putem dar prevedea pentru anul viitor ca trafic de bagaje a liniilor vechi cifra de lei 980.000.

Adăogînd la această țifără traficul liniilor noi în lungime de 51 km., estimat kilometric la  $\frac{1}{2}$  din cota medie kilometrică a acestui trafic, socotită pe ultimii 10 ani și care e de lei 216, adică  $\frac{1}{2}$ ,  $216 \times 51 = 5.508$  sau rotund lei 5.500, putem prevedea pentru anul viitor ca venit din traficul de bagaje suma de lei 985.500

**Art. 3. — Transporturi de mărfuri de mare iuțeală**

Veniturile realizate din traficul de mare iuțeală în ultimii 17 ani sunt indicate în tabloul ce urmează :

ANII	Lungimea mijlocie a liniilor	Veniturile totale	Venitul pe km.
	Km.	Lei	Lei
1893	2488	1.332.570	534
1894	2505	1.262.771	502
1895	2526	1.200.701	474
1896	2810	1.428.560	507
1897	2872	1.362.933	473
1898	2905	1.703.389	584
1899	3069	1.458.451	473
1900 1	3070	1.372.975	443
1901 2	3119	1.512.934	480
1902 3	3177	1.581.535	498
1903 4	3178	1.530.836	481
1904 5	3178	1.462.547	460
1905 6	3178	2.132.439	671
1906 7	3181	2.442.341	767
1907 8	3186	2.823.929	886
1908 9	3186	2.664.727	836
1909 10	3186	2.508.643	787
In 9 luni din 1910 11	3474	1.950.000 prov.	—

Din acest tablou se vede că veniturile din traficul de mare iuțeală, cari au mers crescînd pînă în anul 1907/908, cînd au atins maximul de lei 2.823.929, au scăzut în 1908/909 la lei 2.664.727 și în 1909/910 la lei 2.508.643 și după încasările provizorii din ultimele 9 luni e de prevăzut că venitul acestui trafic în cursul exercițiului acestuia nu va fi superior de lei 2.600.000, sumă ce se propune a fi menținută și în 1911/012 pentru liniile vechi.

La această țifără, adăogînd venitul liniilor noi 51 klm., estimat ia  $\frac{1}{2}$  din cota medie kilometrică a acestui trafic, socotită pe ultimii 10 ani și care e de lei 635, adică  $\frac{1}{2} \cdot 635 \times 51 = 16.192,50$ , sau în țifără rotundă lei 16.100, am obține cifra de lei 2.616.100, ca venit din traficul de mare iuțeală pe anul viitor.

**Art. 4. — Transporturi de mărfuri de mică iuțeală**

Traficul mărfurilor de mică iuțeală e cel mai important, dar în acelaș timp și cel mai variabil dela an la an.

Dăm mai jos un tablou în care se indică cum au variat veniturile provenite din transporturile de mică iuțeală în perioada de la 1893 până la inclusiv 1909/10 și care a fost venitul provizoriu din ultimele 9 luni ale exercițiului în curs :

ANII	Lungimea mijlocie a liniilor	Veniturile totale	Venitul pe km.
	Km.	Lei	Lei
1893	2496	27.657.821	11.081
1894	2513	24.698.845	9.828
1895	2534	23.882.190	9.401
1896	2818	28.560.770	10.135
1897	2880	26.352.103	9.150
1898	2916	32.338.524	11 090
1899	3081	24.676.423	8.009
1900 1	3100	28.994.786	9.353
1901 2	3149	33.860.114	10.753
1901 3	3177	34.934.087	10.996
1903 4	3178	37.142.382	11.696
1904 5	3178	31.030.633	9.764
1905 6	3178	43.374.845	13.648
1906 7	3181	43.730.429	14.376
1907 8	3186	49.547.774	15.552
1908 9	3186	43.016.112	13.501
1909 10	3186	48.222.279	15.135
În 9 luni din 1910 11	3474	47.523.712 prov.	—

Rezultă din acest tablou că veniturile acestui trafic au trecut dela lei 27.657.821 în 1893 la lei 48.222.179 lei în 1909/10 cu variațiuni dela an la an foarte accentuate.

Astfel în 1896 veniturile au fost de . . . . . lei 28.560.770

In anul următor 1897 au scăzut la » 26.352.103

Pentru a crește în 1898 » » 32.338.524

Și a descrește în 1809 » » 24.676 423

Asemenea diferențe le regăsim și în anii din urmă.

In adevăr în anul 1906|907 venitul acuză cifra de lei 45.730.429—

In anul 1907|908 crește la » 49.547.774

Pentru a descrește în 1908|909 tocmai la » 43.016.112

Aceste variațiuni importante se datoresc în prima linie rezultatelor producțiunii agricole ale țării.

NATURA VENITURILOR	I N A N I I								
	1902 3	1903 4	1904 5	1905 6	1906 7	1907 8	1908 9	1909 10	9 luni din 1910 11
	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei
Veniturile totale . . .	34.934.087	37 142.382	31.030.633	43.374 845	45.730.429	49.547.774	43.016.112	48.222.279	47.523.712
1 Din traficul de cereale . .	14 666.311	14.578.978	8.990.015	16.084.354	16.356.781	14.746.238	10.594.362	12.781.086	—
2 Din traficul mărf. generale	20.267.786	22.563.404	12.040.618	27.290.491	29.373.648	34.802 536	32.421.721	35.441.193	—



Tabloul dela pag. 84, în care s'a trecut deosebit venitul provenit din traficul de cereale de venitul produs de traficul mărfurilor generale (altele decât cerealele), arată în deajuns de clar că, pe cînd traficul mărfurilor generale merge crescînd din an în an, cu mici oscilațiuni, datorite și acestea tot influenței producțiunii agricole, traficul de cereale acuză variațiuni foarte importante, după cum, bineînțeles, recoltele au fost mai bune, mijlocii sau proaste.

Pentru evluarea traficului provenit din transporturile de mică iuțeală pentru exercițiul viilor 1911—1912, propun să se admită venitul traficului mărfurilor generale realizate deja în anul 1909—1910, adică lei 35.441.193, iar pentru cel de cereale media pe ultimii 5 ani (2905/906—1909/910), adică lei 14.212.364, ceea ce ar da un venit total pentru lungimea liniilor vechi de 3,186 km, lei 49.553.557, sau rotund lei 49.553.500.

La această cifră trebuie adăogat venitul liniilor noi care se exploatează în cursul anului curent de 288 km., plus acel al liniilor noi ce se vor pune în exploatare în cursul anului viitor de 51, km. sau în total 339 km, și care estimat la  $\frac{1}{2}$  din cota medie a ultimilor 10 ani, adică  $\frac{1}{2}$  12.494,  $6 \times 339$  ne dă lei 2.117.744, bani 70, sau rotund lei 2.117.700, și astfel putem obține traficul de mică viteză cifra de lei 51.671.200.

Nu sa ținut seamă de venitul provizoriu realizat în anul curent de lei 47.523.712 pe 9 luni, deși acest trafic important va avea înriurire favorabilă și asupra traficului mărfurilor generale din anul viitor, pentru cuvîntul că producțiunea agricolă din anul curent a fost excepțional de bună și experiența trecutului ne-a arătat că abundența prea mare a unui an nu se mai repetă în anul viitor și deci venitul care s'ar stabili pe baza rezultatelor din anul curent ar putea să nu fie realizat.

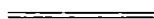
Din contră, totul ne face să credem că cifra de 51.671.200, dedusă din venitul mărfurilor generale realizate în anul trecut 1909—1910, din mijlocia veniturilor de cereale pe ultimii 5 ani și din venitul liniilor noi puse în exploatare în anul curent și al celor ce se vor pune în anul viitor, va fi cu siguranță atinsă.

#### Art. 5. — Venituri diverse

Tabloul de mai jos arată că veniturile diverse au crescut de la cifra de lei 1.238.491 în 1893 la lei 3.444.958 în 1909—1910 :

ANII	Veniturile totale	ANII	Veniturile totale
	Lei		Lei
1893	1.238.491	1902 3	2.229.005
1894	1.280.032	1903 4	2.097.485
1895	1.409.801	1994 5	2.041.023
1896	1.697.930	1905 6	2.594.172
1897	2.190.158	1906 7	2.740.428
1898	2.386.433	1907 8	2.261.316
1899	2.919.451	1908 9	3.115.682
1900 1	2.154.176	1909 10	3.444.958
1901 2	2.410.583	1910 11	

Veniturile diverse în anul curent vor trece cu siguranță de cifra de lei 3.150.000, și putem deci prevedea pentru exercițiul viitor suma de lei 3.200.000, având în vedere și sporirea liniilor cu cele 51 km de cale nouă.



### Cheltuieli

Cifra cheltuelilor propusă în proiectul de buget pe exercițiul 1911—1912 este de lei 59.100.000, care se descompune în: cheltuieli pentru liniile vechi . . . . . lei 58.881.567 ---  
 » » » noi . . . . . » 218.435 —  
 Total . . . lei 59.100.000 —  
 Față de cifra cheltuelilor anului în curs în sumă de » 56.200.000  
 Sporul este de lei 2.900.000 —

Stabilirea acestor cheltuieli se justifică pe diferitele articole după cum urmează :

Art. 1. — Apunțamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente care face parte la Casa generală de pensuni.

La acest articol s'a prevăzut suma de . . . lei 13.371 750  
 Care, comparată cu cea a anului în curs în sumă de » 12.609.750  
 Prezintă un plus de lei 762.000

Acest spor de cheltueală cuprinde :

- a) Spor de personal, datorat sporului considerabil de trafic pe liniile vechii . . . . . lei 458.940
- b) Spor de personal pentru liniile noi . . . . » 42.780 --

TABLOUL A

Alocațiunile bugetare prevăzute la Cap. I, art. 1, pe exercițiul 1911/1912, în comparație cu acelea din exercițiul 1910/1911

SERVICIUL	1910 911		1911 912		Diferința		CARE SE DESCOMPUNE ASTELE :								No. funcționarilor încadrați fără spor de leață
	No. persoanelor	Retri-	No. persoanelor	Retri-	Plus	Prin spor de personal				prin spor de lefuri					
		buțuni		buțuni		Pentru li-		Pentru li-		La cei avan-		La cei avan-			
		Lei		Lei		niile vechi	niile noi	sați și	sați și	ncincadrați	incadrați				
				No.	Lei	No.	Lei	No.	Lei	No.	Lei	No.	Lei		
Contab. generală . . . . .	128	380.040	136	398.820	8	18.780	8	9.120	—	—	9	2.340	56	7.320	25
Contencios . . . . .	3	153.660	41	169.980	3	7.320	3	5.940	—	—	—	—	11	1.380	18
Medical . . . . .	62	93.240	69	104.760	7	11.520	7	8.280	—	—	2	540	2	2.700	56
Comercial . . . . .	256	642.300	257	660.180	1	17.880	1	1.140	—	—	23	4.920	34	11.820	56
Miscare . . . . .	3.416	6.405.870	3.446	6.572.670	50	166.800	36	41.760	14	26.280	174	36.300	838	62.460	620
Ateliere . . . . .	1.155	3.012.720	1.360	3.422.140	205	409.380	202	327.930	3	7.500	48	13.380	448	61.540	437
Întreținere . . . . .	508	1.678.440	540	1.820.340	28	130.320	25	64.740	3	9.000	8	2.100	166	43.380	155
Economat . . . . .	94	243.480	90	231.900			—	—	—	—	11	3.000	31	8.400	10
Total . . . . .	5.657	12.009.750	5.959	13.371.750	302	762.040	282	458.940	20	42.780	285	62.580	1.586	197.700	1.372
		+ 302 cu lei 762.000. —										+ 302 cu lei 762.000. —			

c) Avansările personalului . . . . .	62.580 —
d) Incadrările unei părți din personalul inferior, pentru a se pune salariile de acord cu noua lege și regulamentul de personal . . . . . »	197.700
Total . . . lei	792.000 —

după cum se specifică în tabloul A de la pagina 87.

**Art. 1 bis. — Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care nu face parte la Casa generală de pensuni.**

La acest articol s'a prevăzut un stat de 12.729 funcționari, reprezentând o cheltueală de . . . . . lei 10.938.558

Față de statul actual cu 9.655 funcționari și cu o cheltueală de . . . . . » 8.185.426  
Rezultă o diferență în plus de 3.074 funcționari cu lei 2.653.132

Acest spor se explică :

1. Prin sporul de personal cu 292 funcționari de pe liniile vechi, datorit sporului de trafic . . . lei	169.311 75
2. Prin sporul de personal 50 funcționari pentru liniile noi . . . . . »	40.890
3. Prin avansarea și incadrarea personalului ce era cuprins în acest stat . . . . . »	431.776
4. Prin avansarea și incadrarea personalului auxiliarilor care figura în cifra globală de cheltueli de la cap. II, art. 2, și care sa trecut la acest articol (2.732 persoane) . . . . . »	2.011.154 25
Total . . . lei	2.653.132

după cum se specifică în tabloul B dela pag. 89.

Legea votată și promulgată cu decretul regal No. 964 din 10 Martie 1910, prevăzînd la art. 4 că punerea în aplicare a încadrării personalului să se facă în decurs în trei ani, s'a încadrat în anul curent foarte puțin personal inferior participînd la Casa generală de pensuni; în schimb, însă, s'a căutat ca, încă din primul an, să se dea satisfacție personalului inferior participînd la Casa de ajutor C. F. R. prin incadrarea întregului acestui personal în categoriile și lefurile prevăzute de noua lege.

Prin această incadrare 2.874 funcționarul auxiliari, cu o cheltueală anuală de lei 1.997.900, cari erau plătiți din cifra globală prevăzută la cap II, art. 2, au fost trecuți la statul general B, al art. 1 bis.

T A B L O U L B

Alocațiunile bugetare prevăzute la Cap. I, art. 1 bis, pe exercițiul 1911|912, în comparație cu acelea din exercițiul 1910|911

SERVICIUL	1910 911		1911 912		DIFERINȚELE		CARE SE EXPLICĂ ASTFEL :															No. agenților încadrați fără spor de leală			
	No. persoanelor	Retri- buțiuni Lei	No. persoanelor	Retri- buțiuni Lei	Plus		Prin spor de personal			Prin spor de lefur			Prin indicarea												
					No.	Lei	Pentru liniile vechi		Pentru liniile noi		La cei avansați și încadrați			Celor aduși de la cap. II, art. 2		Mai puțin cei trecuți cap. I, art. 1									
							No.	Lei	No.	Lei	B.	No.	Lei	B.	No.	Lei	B.	No.	Lei	B.	No.		Lei	B.	
Cont. gen.	36	34851	36	36306	—	1452	—	—	—	—	—	—	—	18	1452	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Contencios	3	3240	3	3360	—	120	—	—	—	—	—	—	—	2	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Medical . .	4	6060	4	4320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	240	—	—	—	—	—	—	2	1980	—	1
Comercial.	43	45480	51	54312	8	8832	—	—	—	—	—	—	—	34	2532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Mișcare . .	3659	3404760	6672	5818500	3013	2413740	—	—	—	208	103500	—	32	23700	—	2667	180540	—	2776	2110440	—	3	4440	—	983
Ateliere . .	2471	2806154	2509	2910246	38	104092	—	—	—	55	4361175	—	6	8190	—	1653	124834	—	98	113770	50	121	186314	25	697
Întreținere	3307	1860000	3321	1977540	14	117540	—	—	—	16	10680	—	12	9000	—	1343	115140	—	—	—	—	14	17280	—	1950
Economat.	130	124878	133	133974	3	9096	—	—	—	5	5220	—	—	—	—	112	6918	—	—	—	—	2	3042	—	16
Total . .	9655	8285426	12729	10938558	3076	2654872	2	1740	—	292	16931175	50	40890	—	6910	431776	—	2874	2224210	50	142	213056	25	3675	—
	+ 3074 cu lei 2653132.—						342 cu lei 641977,75						2732 cu lei 2011154,25												
	+ 3074 cu lei 2653132.—																								

Se înțelege, însă, că prin trecerea acestor auxiliari în cadre, pe deoparte, se opresc cheltuelile dela art. 1 bis cu lei 1.997.900, însă în acelaș timp se micșorează cu o sumă echivalentă cap. II, art. 2, după cum se va vedea mai departe.

**Art. 2. — Salariile personalului auxiliar**

Suma ce se propune la acest articol este de . lei 421.992  
 din cari: pentru liniile vechi » 421.992  
 » » » » » noui . . . » —

Față cu suma alocată în bugetul în curs, de lei 2.419.892, avem un minus de lei 1.997.900, deslușit la art. 1 bis de mai sus.

S'a lăsat, în adevăr, la acest articol, după cum de altfel se prevede și în lege, numai suma globală din care să se plătească personalul auxiliar, adică personalul vremelnic care în cursul anului bugetar se găsește indispensabil de a fi angajat pentru trebuințele momentane ale traficului; tot celălalt personal cu caracter permanent a fost trecut în cadre, adică la art. I și la art. I bis.

**Art. 3. — Indemnizații de chirii pentru personalul definitiv și permanent**

În conformitate cu legea de exploatare, care fixează chiria la quantumul salariilor socotite pe 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> luni, suma corespunzătoare dedusă din acest calcul e de lei 1.827.953, ceea ce dă un spor de lei 110.953, față de bugetul în curs.

În acest spor intră: personalul liniilor vechi cu lei 187.388  
 » » » » » noui » » 3.565 —

**Art. 4. — Indemnizații de deplasări, diurne și cheltuieli de transport.**

Cheltuelile de deplasări prevăzute la acest articol variază în raport cu sporul de trafic.

Iată în adevăr cum au crescut aceste cheltueli în ultimii anji:

A N I I	VENITURI	Cheltueli de deplasări
1908 09	76.862.374 13	570.117 88
1909 10	84.430.822 31	608.039 32
Pe 9 luni 1910 11	75.314.971 —	516.526 52

ceea ce arată că în anul curent se vor cheltui cel puțin lei 650.000. Pentru noul buget, ținând seamă de cheltueala totală probabilă

de 650.000 a anului curent, propun suma de lei 628.994, cu un spor asupra alocațiunii din anul curent de lei 10.494, din care :

Pentru liniile vechi . . . . .	lei 6.494 --
» » noui . . . . .	» 4.000

**Art. 5. — Prime de parcurs, de economie de material și de bună întreținere a locomotivelor.**

Cheltuelile pentru primele de parcurs cari se dau personalului de tren și de locomotivă pentru cheltuelile ce acest personal le face în afară de reședința lor sunt dependente direct de numărul kilometrilor de tren parcurși, adică sunt în raport direct cu lucrul efectuat.

Pentru anul 1909—1910 s'a prevăzut . . . . .	lei 1.637.000
Și s'au cheltuit . . . . .	» 1.805.267 25
Pentru anul curent s'au prevăzut . . . . .	» 1.750.000
Și s'au cheltuit în primele 9 luni . . . . .	» 1.389.491 35
Sau pe întregul an probabil . . . . .	» 1.852 000
Pentru noul buget s'a prevăzut suma de . . . . .	» 1.841.000
Cu un spor asupra prevederilor din anul curent de . . . . .	» 91.000 —

Din care :

Pentru liniile vechi . . . . .	» 61.000 ---
» » noui . . . . .	» 30.000 -

**Art. 6. — Întreținerea, reînnoirea și complecarea obiectelor de inventar.**

Suma prevăzută pentru anul curent la acest

articol a fos de . . . . .	lei 1.037.070
Pentru noul buget propunem . . . . .	» 1.041.370 —
Adică cu un spor de . . . . .	» 4.300 ---
Din care : pentru liniile vechi . . . . .	» 4.300
» » noui . . . . .	»

**Art. 7. — Procurarea de materiale pentru exploatarea căilor ferate.**

Dintre diferitele articole de cheltueli acest articol are o deosebită însemnătate căci el coprinde toate materialele necesare exploatarei liniilor, afară de materialele consumate de ateliere.

În anul în curs cifra cheltuelilor a fost de lei 11.519.654, din care cea mai mare parte e absorbită de serviciul tracțiunii.

Iată, în adevăr, modul de repartiție a acestei sume pe diferitele servicii :

Cap. III. Art. 7:  
Procurare de ma-  
teriale pentru ex-  
ploatarea căi-  
lor ferate pe  
1910—1911

Suma alocată în exercițiul 1910—1911 la serviciile :								
Contabilitate și personal	Contencios	Medical	Comercial	Miscare	Tracțiune	Intreținere	Economat	T o t a l
1	2	3	4	5	6	7	8	9
59.594	2.501	800	97.300	1.000.000	10.110.000	109.460	140.000	11.519.654

În suma totală de lei 11.519.654 sunt coprinse două feluri de materiale : unele comune diferitelor servicii, și cari reprezintă o va-  
loare relativ mică, precum : alocațiunile fixe pentru biurouri, imprimatelor, autografiile, instrucțiunile diferite, mersurile de tren și altele.  
de o valoare foarte mare, consumată în cea mai mare parte de ser-  
viciul tracțiunii, precum : materialul de luminat, de încălzit, de uns,  
de curățit, apa, combustibilul locomotivelor și pompeiilor (lemne, lignit,  
cărbuni, păcură), manutențiuni diverse și celelalte.

Iată, în adevăr, cum se descopune cifra de lei 10.110.009 din  
coloana 6-a a serviciului de tracțiune, care domină prin importanța  
ei întregul acest articol :

a) Alocațiuni fixe de biurou, imprimate și auto- grafii, luminatul și încălzitul biurourilor și depozitelor de mașini, cheltueli neprăvăzute și mărunte . . .	lei 313.000 —
b) Creozotă pentru injectarea traverselor . . .	» 900.000
c) Combustibil, precum : lemne de foc, lignit, cărbuni și păcură pentru locomotive și pompe de alimentare, manutențiunea combustibilului, mate- rialul de uns, de curățit și încălzit al mașinelor, tenderelor și vagoanelor, materialul de luminat.	» 8.897.000 —
Total . . .	lei 10.110.000

Precum ae vede din această detaliare, din totalul de 10.110.000,  
afară de lei 900.000, reprezentind costul creozotei de injectat tra-  
verse, și suma de lei 313.000, pentru cheltuieliile arătate sub a,  
restul de lei 8.897.000 se referă numai la combustibil de ars și lu-  
minat, unsoare, curățit și manutenție, sumă ce variază dela an la an  
cu importanța traficului, adică cu numărul trenurilor kilometrice și  
a tonelor brute transportate.



Un alt factor care încă contribuie la o variațiune destul de accentuată a cifrei acestui articol de cheltueli e diferența de preț cu care se poate procura acest material. Dacă luăm de exemplu articolul păcura, ne lovim aci de diferențe de preț considerabil. Așa, în anul 1906, s'a contractat păcura cu prețul de lei 26 tona; în anul 1908 cu prețul de lei 39 tona; în anul curent cu prețul de lei 32,40 tona, ceea ce înseamnă că pentru una și aceeași cantitate consumată rezultatul exploatări poate fi influențat cu 16 - 50% din valoarea combustibilului, în plus sau în minus.

În cursul anului 1909—1910 s'a cheltuit la acest articol lei 12.238.634, bani 75; iar pentru exercițiul curent s'a prevăzut lei 11.519.654, din care în primele 9 luni s'a cheltuit lei 9.682.873, bani 28, ceea ce însemnează că pînă la finele exercițiului vom atinge o cheltuială de aproximativ lei 13.000.000.

În baza acestor rezultate obținute și avînd în vedere și diferența favorabilă de preț propunem pentru noul budget suma de lei 12.354.400, cu un spor de lei 834.746, din care :

Pentru liniile vechi . . . . lei 778.746—  
» » noi . . . . » 55.000 --

**Art. 8. — Lefurile lucrătorilor de întreținere**

La acest articol s'a prevăzut suma de lei 2.919.360, cu un spor asupra prevederii din anul curent de lei 84.372, din care :

Pentru liniile vechi . . . . . lei 42.172—  
» » noi . . . . . » 42.300

**Art. 9. — Lucrările de întreținere, construcție și material de cale**

Pentru lucrările de întreținerea liniilor, podurilor, construcțiilor și diferitelor instalațiuni de stațiuni și cantoane s'a prevăzut pentru noul exercițiu lei 5.807.200, care față de alocația din anul curent de lei 5.615.200, dă un spor de lei 192.000, destinat în întregime pentru liniile vechi; această sumă de 5 807.200 lei se descompune în detaliu pe categoriile de lucrări arătate în tabloul de la pagina 94.

Toate aceste cheltueli sunt cît se poate de reduse și nu s'ar putea micșora fără ca să sufere soliditatea, durata construcțiunii și siguranța circulațiunii.

Printre lucrările speciale de întreținere, în afară de diferitele lucrări de îmbunătățire și de întreținere a construcțiilor din stațiuni și linie curentă, sunt prevăzute și refacțiuni de cale, pentru

No. curent	NATURA LUCRARILOR	Cheltueli fă- cute în 1909/910	Alocațiuni pe 1909/910	Prevederi pe 1911/912	DIFERENȚA ÎN	
					Plus	Minus
1	Terasamente . . . . .	76.554 69	106.100	123.700 —	17.600	—
2	Pasaje . . . . .	150.487 84	120.500	114.700 —	—	5.800
3	Poduri . . . . .	105.842 39	130.800	164.800 —	34.000	—
4	Tabliere . . . . .	177.378 09	202.100	194.700 —	—	7.400
5	Tunele . . . . .	2.400 25	2.600	4.400	1.800	—
6	Lucrări de apărare . . . . .	128.625 70	229.800	230.800	1.000	—
7	Imprejmuiri . . . . .	46.535 83	49.000	90.900 —	41.900	—
8	Plantații . . . . .	20.334 59	26.400	26.400	—	—
9	Semnale . . . . .	39.507 81	30.900	40.400	9.700	—
10	Material mecanic de cale . . . . .	1.033.673 26	913.650	1.173.500 —	259.850	—
11	Traverse . . . . .	1.818.024 08	1.871.209	1.699.550	—	171.650
12	Balast . . . . .	465.476 90	485.200	350.300 —	—	134.900
13	Clădiri în stațiuni . . . . .	1.022.632 75	911.300	992.300 —	81.000	—
14	” pe linii . . . . .	207.293 97	278.900	324.000	45.100	—
15	Exproprieri . . . . .	10.709 —	40 100	41.300	1.200	—
16	Încărcări și refacții . . . . .	213.156 75	216.650	216.660 —	18 600	—
	Total . . . . .	5.518.624 90	5.615.20	5.807.200 —	511.759	319.750
			+ 192.000 —		+ 192.000 —	

procurarea materialelor de cale, adică a șinelor uzate tip 27, 30, 32 și 36 necesară întreținerii curentă a liniilor, și apoi consolidarea lor prin îndesirea traverselor, în special pe liniile : Buda-Slănic, Ci-reși și Corabia-P.-Olt-Riureni-Ocnele-Mari.

În categoria cheltuelilor pentru lucrările noi s'au trecut numai acele lucrări absolut necesar reclamate de diferitele servicii, reprezentînd o cheltuială de o valoare relativ mică, de lei 321.700, căci toate celelalte lucrări mari de o valoare mai însemnată, precum ar fi : sporiri de stațiuni și de linii de garaj, clădiri de locuințe, de construcțiuni de depozite, sporiri de ateliere, ș. c. l., reprezentînd cheltueli prea însemnate, au rămas să se facă ca și în trecut din credite speciale.

Tabloul indicat mai sus prezintă pentru unele lucrări sporiri, pentru unele economii.

Asupra unora din aceste sporiri cred că e util să dau cîteva deslușiri și anume :

Pentru poduri întreaga cheltuială de lei, 164.800 e reclamată de siguranța circulației și nici una din lucrări nu poate fi amînată

Pentru împrejmuriri din cauza lipsurilor de mijloace acordate în anii trecuți împrejmurile stațiunilor n'au putut fi reparate la timp din care cauză unele s'au ruinat, altele s'au descomplectat, iar în multe părți s'au distrus cu totul. Reparația și complectarea lor este de absolută necesitate și constituie o lucrare ce nu se mai poate amîna. De aceea s'a prevăzut pentru noul buget o sumă ceva mai însemnată de lei 90.900 ;

Pentru materialul mecanic de cale s'a prevăzut suma de lei 1.173.500, cu un spor de lei 259.850. Cu această sumă se va cumpăra material metalic nou, necesar întreținerii curente a liniilor, precum și șine tip 40 pentru refracțiuni de cale, ce se fac pentru a se recîștiga material de cale tip 27, 30, 32 și 36, trebuincios de asemenea pentru întreținerea liniilor curente ;

Pentru clădiri și construcțiuni în stațiuni și pe linie, sporul indicat în tabloul de mai sus de lei 126.100 e justificat prin construcțiunea unor clădiri de locuințe pentru șefii de echipă, lucrătorii de întreținere și cantonierii cari, lipsiți actualmente de locuințe, sunt siliți să locuiască prin sate îndepărtate, ceace contribuie ca serviciul să devie cu totul penibil, tocmai acestui personal care contribuie atît de mult la menținerea siguranței căei.

Din explicațiunile date mai sus se va recunoaște că suma de

5.807.200 înscrisă la acest articol e pe deplin justificată și reprezintă un minimum sub care nu se poate merge fără a se atinge siguranța circulației.

**Art. 10. — Repararea stricăciunilor cauzate căei prin accidente, inundații și zăpezi**

La acest articol s'a menținut aceeași cifră de lei 250.000, care a fost prevăzută și în bugetete anterioare dela 1908 încoace.

**Art. 11. — Salariile lucrătorilor de ateliere**

Suma prevăzută la acest articol e de lei 3.090.000, prezentind asupra cifrei exercițiului în curs de lei 3.050.000, un spor de lei 40.000, datorit sporului dz lucru prin ateliere.

**Art. 12. — Procurarea de materiale pentru ateliere**

La acest articol s'a prevăzut suma de 3.000.000, ca și în exercițiul în curs,

La art. 13, **Gratificațiui**; art. 14, **Cotizațiuni la asociațiuni de căi ferate, cheltueli pentru comisii și întruniri**, și art. 15, **Despăgubiri pentru mărfuri pierdute**, s'au păstrat cifrele din bugetul în curs, respectiv de 5.000, 20.000 și 100.000 lei

La art. 16, **Chirii de localuri și locuri de depozite**, s'a prevăzut lei 145.000, ca și în anul curent, ca reprezentind valoarea contractelor de închiriere în ființă.

La art. 17, **Medicamente, cutii de ajutor**, s'a menținut cifra de lei 5.000 din anul curent.

**Art. 18. — Spese de publicațiuni, de judecată, timbre, citații, plată de experți, prime de asigurări, fond pentru procese pierdute, transacțiuni.**

**spese de relațiuni cu băncile, chirii de material rulant, cheltueli generale ș. c. l.**

S'a prevăzut la acest articol suma de lei 768.089, contra sumei de lei 679.074 din exercițiul curent, adică ca un spor de lei 88.115, datorit în mare parte transitului vagoanelor străine pe liniile noastre.

La art. 19, **Ajutoare, binefaceri pentru personalul C. F. R.**; art. 20, **Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare pentru exploatarea C. F. R.**; art. 21, **Subvenție la societatea de ajutor pentru creșterea copiilor orfani**; art. 22, **Subvenția Casei de ajutor a personalului C. F. R.**, și art. 23, **Fond pentru completarea**

**pensiei oferită de Casa de ajutor accidentaților până la maximum de 70% asupra salariilor lor conform instrucțiunii de personal C. F. R.**, s'au menționat sumele prevăzute pentru exercițiul curent de respectiv lei 12.000, 600.000, 15.000, 25.000 și 30.000.

**Art. 24. — Diurnele profesorilor și elevilor**

La acest articol s'a prevăzut lei 60.220 în loc de lei 48.880, cît a fost în anul curent; diferența de lei 11.420 în plus provine din primirea în școală a unui număr de elevi, promoția actuală fiind prea slabă pentru a face față nevoilor.

La art. 25, **Material pentru școli**, s'a prevăzut lei 3.400 în loc de lei 2.900, adică cu un spor de lei 500.

---

---

*Domnilor deputați,*

Comisiunea bugetară a luat de urgență în desbatere proiectul de buget al căilor ferate ale statului, care urmează să intre în aplicare dela 19 Martie (1 Aprilie st. n.), l'a admis fără modificare și m'a însărcinat să vă prezint următorul raport:

Proiectul de buget se prezintă cu:

Lei 90.155.600 la venituri, și  
» 59.100.000 la cheltuieli.

Prin urmare, Lei 31.056.600 venit net pentru tezaurul public.

## **V e n i t u r i**

Pentru exercițiul în curs veniturile au fost evaluate la lei 85.500.000.

Proiectul de buget pentru anul viitor 1911—1912 evaluează totalul veniturilor la 90.155.600 lei, adică un spor de 4.655.600.

După cum se vede amănunțit din expunerea de motive, evaluările diferitelor articole de venituri s'au făcut pe temeiul veniturilor reale din întreaga perioadă de 17 ani, de la 1893—1909 și pe temeiul încasărilor primelor 9 luni din exercițiul 1910'1911 curent.

Din tabelele cuprinse în expunerea de motive se constată că toate veniturile căilor ferate la traficul de călători, de bagaje și de mărfuri de mare iuțea sunt într'o creștere regulată, și dacă în

unii ani se observă diferențe în minus, ele au o mică importanță, astfel că evaluările pentru aceste articole de venituri se pot face cu deplină siguranță.

Numai la articolul transporturilor de mărfuri de mică iuțeală, care este și cel mai important, variațiunile sunt mai însemnate și ele atîrnă, firește, în parte însemnată de starea recoltei noastre agricole. Totuși din tabela care se găsește în expunerea de motive la pagina 84 se constată că traficul de cereale nu reprezintă decît aproximativ a patra parte din traficul total de mărfuri. Traficul de mărfuri altele decît cerealele este într'o regulată creștere și reprezintă trei pîtrimi din traficul total.

Astfel și la acest articol evaluările se pot face, și au fost făcute, cu destulă siguranță.

Evaluările veniturilor se descompun astfel :

Art I.—Venituri din traficul de călători . . . . .	lei 31.682.800
» II.— » » » » bagaje . . . . .	» 985.500
» III.— » » » » mărfuri mare iuțeală » . . . . .	» 2.616.100
» IV.— » » » » mică iuțeală » . . . . .	» 51.671.200
» V.— » diverse . . . . .	» 3.200.000
Total . . . . .	<u>90.155.600</u>

## C h e l t u e l i

Cifra cheltuelilor propuse în proiectul de buget pentru anul viitor 1911 - 1912 este de lei 59.100.000. Cheltuelile anului în curs au fost de lei 56.200.000

Proiectul de buget pentru 1911 - 1912 se prezintă dar cu un spor la cheltueli de lei 2.900.000.

Acest spor de cheltueli este motivatîn cea mai mare parte prin sporul cheltuelilor la personal și anume ;

a) Spor datorit înmulțirii personalului și motivat prin sporul considerabil de trafic pe liniile vechi de exploatare :

b) Sporul datorit aplicării noiei legi asupra cadrelor funcționarilor C. F. R., promulgată cu înaltul decret regal No. 964 din 10 Martie 1910.

Amîndouă aceste măsuri au drept scop să îmbunătățească simțitor situațiunea funcționarilor căilor noastre ferate, ușurîndu-le pe de o parte munca, care devenise istovitoare, și asigurîndu-le o reală îmbunătățire în remunerare.

Legea nouă asupra personalului C. F. R. prevede la art. 4 că punerea în aplicare a încadrării personalului să se facă în decurs de trei ani.

Această încadrare este așezarea fiecărui funcționar în gradul și în salariul cel mai apropiat de situațiunea lui anterioară și constituie eventual pentru funcționar un spor de salariu, care nu conținează ca o avansare, ci ca o regularizare a situațiunii sale. De aceea o parte din funcționarii încadrați, cari aveau vechimea și meritele cerute, au fost în acelaș timp încadrați și avansați, ceea ce constituie o îmbunătățire și mai însemnată a stării lor.

De această îmbunătățire a beneficiat, în mai slabă măsură, personalul care face parte din Casa generală de pensii. S'a căutat însă a se da satisfacție personalului inferior mai puțin remunerat, care face parte din casa de ajutor C. F. R. prin încadrarea *acelui* personal în categoriile și lefurile prevăzute de noua lege.

În cele ce urmează se lămurește cum s'a făcut această operație pentru aceste două categorii de persoane. Tabelele A și B din expunerea de motive dau amănunțit informațiunile necesare în această privință (pag. 87 și 89).

La art. 1 : *Personalul definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care face parte din casa de pensii :*

În exercițiul în curs 1910 —1911 au fost :

5.656 funcționari retribuiți cu lei 12.609.750.

În proiectul de buget pe 1911—1912 sunt prevăzuți :

5959 funcționari retribuiți cu lei 13.371.750

Spor **302** funcționari și lei **762.000**.

La această categorie de funcționari îmbunătățirea s'a făcut mai mult prin sporirea materialului și, prin urmare, prin ușurarea celor cari erau împovărați cu un serviciu istovitor.

În adevăr, sporul la retribuțiuni se descompune astfel :

Lei 501.720 Spor de personal. (302 funcționari noi).

» 62.580 Avansări.

» 197.700 Încadrarea unei părți a personalului inferior.

Total Lei 762.000

\* \* \*

Asupra acestei categorii de personal observăm că din 5.657 funcționari au fost :

1.372 funcționari încadrați și

1.586 » » și avansați,

adică 2.958 funcționari cărora s'a aplicat legea nouă, *mai mult de jumătatea funcționarilor acestei categorii.*

Pe lângă aceștia, 285 funcționari încă neîncadrați au fost avansați (spor 62.580 lei)

\* \* \*

Art. 1 bis. *Personalul definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care nu face parte din Casa generală de pensuni.*

În exercițiul în curs 1910 1911 au fost :

9.655 funcționari cu retribuțiune de lei 8.285.426.

În proiectul de buget pe 1911--1912 sunt prevăzuți :

12.729 funcționari cu retribuție de lei 10.938.558.

Spor **3.094** funcționari și lei **2.653.132**.

În realitate sporul de funcționari este departe de a fi așa de însemnat. Din cifra de 3.074 funcționari numai 342 sunt spor real, restul de 2.732 sunt funcționari existenți, cari mai înainte erau plătiți ca funcționari auxiliari din cifra globală prevăzută la cap. II, art. 2, cu lei 1.997.900.

Toți acești 2.732 funcționari au fost încadrați după noua lege și vor fi retribuiți cu lei 2.011.154, bani 25.

Așa, dar, pentru categoria aceasta de funcționari inferiori, cari aveau o mai urgentă necesitate de îmbunătățire, sporul se descompune astfel :

342 funcționari spor de personal	. Lei	210.201 75
2.732 » încadrați . . . . . »	2.011.154 25	
5.832 » » și avansați . . »	431.776 —	
	Total Lei	2.653.132

Asupra acestei categorii de personal observăm că, după cum arată tabela B din expunerea de motive :

5.832 funcționari au fost încadrați și avansați.

2.675 » » » » fără spor de leafă.

142 » » » trecuți la cap. I, art. 1 și încadrați acolo.

9.649 personal făcînd parte din Casa de pensuni.

Adică *întreg* personalul inferior participînd la Casa de ajutor C. F. R. a fost încadrat chiar din primul an al aplicării legii din 1910, deși acea lege îngăduia ca încadrarea să se facă treptat în cursul a trei ani.

Trebuie observat că sporul de lei 2.653.132, la acest art. 1 bis, nu este un spor real în întregime, căci el coprinde cifra globală de lei 1.997.900, ce se prevedea înainte la cap. II, art. 2 al bugetului pentru plata agenților și care se scade dela acest articol



în prezentul proiect de buget. Aşa dar sporul real este de lei 655.232.

\* \* \*

Art. 2 cuprinde retribuirea personalului auxiliar care se angajază vremelnic, după trebuințele momentului. Aci s'a prevăzut suma de lei 421.992, care reprezintă diferența între alocațiunea din bugetul trecut pe 1910—1911 de lei 2.419.892, și suma reportată la art. 1 bis, prin încadrarea agenților de

» 1.997.900

Rămas Lei 421.992

fără nici un spor în viitorul buget.

\* \* \*

În rezumat, îmbunătățirile realizate la personalul inferior C. F. R. cuprind:

a) *Spor de personal:*

302 funcționari dela Casa de pensiuni Lei 501.720 —

342 » » » ajutor » 210.301 75

644 » Lei 711.921 75

b) *Încadrări și avanseri:*

2.958 funcționari dela Casa de pensiuni Lei 260.280 —

Toți funcționarii » » » ajutor » 445.030 25

Lei 705.310 25

c) *Sporul la indemnizațiile de chirie* (art. 3) Lei 190.953

Totalul sportului la personal . Lei 1.608.185

\* \* \*

Articolele următoare din proiectul de buget C. F. R. No. 4—25, cuprind sporurile indicate în tabela de mai jos, față cu alocațiile bugetului în curs:

Art	Feiul cheltuelii	Alocațiunea pe		Diferența	
		1911—1912	1910—1911	Spor	Reduceri
4.	Deplasări, diurne și cheltueli de transport . . . . .	618.994	628.994	10.494	—
5.	Prime de parcurs, economii de material și buna întreținere a locomotivelor . . . . .	1.750.000	1.841.000	91.000	—
6.	Întreținerea, reînnoirea și completarea obiectelor de inventar	1.038 070	1.041.370	4.300	
7.	Material pentru exploatarea căilor ferate (în cea mai mare parte combustibil) . . . . .	11.519.654	12.354.400	834.746	—

8. Salariile lucrătorilor de întreținere . . . . .	2.734.988	2.919.360	84.372	
9. Intreținere, construcție și material de cale . . . . .	5.615.200	5.807.200	192.000	—
10. Stricături cauzate căei prin accidente . . . . .	250.000	250.000	—	—
11. Salariile lucrătorilor de ateliere și tracțiune . . . . .	3.050.000	3.090.000	40.000	
12. Material pentru ateliere . . . . .	3.000.000	3.000.000	—	—
13. Gratificații . . . . .	5.000	5.000	—	—
14. Cotizațiuni, comisii și întruniri . . . . .	20.000	20.000	—	—
15. Despăgubiri pentru mărfuri pierdute . . . . .	100.000	100.000	—	—
16. Chirii . . . . .	145.000	145.000	—	—
17. Medicamente . . . . .	5.000	5.000	—	—
18. Spese de publicațiuni, de judecări, plată de experți, prime de asigurări, etc. . . . .	679.874	768.089	88.215	—
19. Ajutoare și binefaceri . . . . .	12.000	12.000	—	—
20. Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare . . . . .	600.000	600.000	—	—
21. Subvenție Societății de ajutor pentru copiii orfani . . . . .	15.000	15.000	—	—
22. Subvenție Casei de ajutor C. F. R. . . . .	250.000	250.000	—	—
23. Fond pentru completări de pensii în cazuri de accidente. . . . .	30.000	30.000	—	—
24. Școalele de mișcare, de manipulațiune și de ucenici . . . . .	48.000	60.220	11.420	—
25. Materiale pentru școale . . . . .	2.900	3.400	500	—
			1.357.047	—

Aceste sporuri sunt justificate prin expunerea de motive, fiecare la articolul respectiv. Dintre toate cel mai important este sporul de 834.746 lei, la art. 7, materiale pentru exploatarea căilor ferate, în cea mai mare parte combustibil, a căror prețuri variază mult, atingând diferența uneori de 50%, după cum se arată în expunerea de motive (pag. 93). Așa în anul 1906 s'a contractat cumpărarea păcurei cu preț de lei 26 tona, pe cînd în anul 1908 nu s'a putut contracta de cît pe prețul de 39 lei tona. Aceste variațiuni însemnaie de preț și creșterea importantă a traficului justfică sporul prevăzut la acest art. 7.

De asemenea la art. 9, întreținerea, construcțiunea și materialul de cale, s'a prevăzut un spor de lei 192.000, justificată prin

trebuințele exploatării și siguranța circulațiunii pe căile noastre ferate.

Numai aceste două articole, 7 și 9, reprezintă dar un spor de 1.026.746 lei. Restul de 330.301 lei reprezintă sporurile la celelalte 20 de articole cuprinse în tabela precedentă.

\* \* \*

În aceste condițiuni, comisiunea bugetară, prin subsemnatul raport, are onoare a vă propune, D-lor deputați, votarea alăturatului proiect de buget al căilor ferate ale Statului pe anul 1911 - 1912, soldându-se la venituri cu cifra de . . . . . Lei 90.155.600 și la cheltueli cu cifra de . . . . . » 59.100.000  
adică venit net pentru tesaur . . . . . Lei 31.055.600

*Raportor*, E. A. PANGRAȚI.

## V E N I T U R I

Capitol	Articol	NATURA VENITURILOR	Suma prevăzută pe 1911 — 1912	
			Articol	Capitol
		<b>CAPITOLUL I</b>		
I		<b>Transporturi de călători și bagaje</b>		
	1	Călători . . . . .	31.682.800	
	2	Bagaje . . . . .	985.500	32.668.300
		<b>CAPITOLUL II</b>		
II		<b>Transporturi de mare și mică iuțeală</b>		
	3	Mărfuri de mare iuțeală . . . . .	2.616.100	
	4	Mărfuri de mică iuțeală . . . . .	51.681.200	54.287.300
		<b>CAPITOLUL III</b>		
III		<b>Venituri diverse</b>		
	5	Inchirieri de localuri, terenuri, locațiuni de vagoane și mașini, vânzare de materiale vechi, obiecte găsite, lucrări de ateliere, procese câștigate, amenzi garanții confiscate, acord, camionaj, etc., etc. . . . .	3.200.000	3.200.000
		<b>Totalul veniturilor . . . . .</b>		<b>90.155.600</b>

## C H E L T U E L I

Capitol	Articol	NATURA VENITURILOR	Suma prevăzută pe 1911—1911	
			Articol	Capitol
		<b>CAPITOLUL I</b>		
I		<b>Cheltueli de personal</b>		
	1	Apuntamentele persoalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care face parte la casa generală de pensuni . . . . .	13.371.750	
	1 b.	Apuntamentele personalului definitiv și provizoriu numit în funcțiuni permanente, care nu face parte la casa generală de pensuni . . lei 10.938.558 Se scad economii de realizat . . . . . 406.286	10.532.272	23.904.022
		<b>CAPITOLUL II</b>		
II		<b>Cheltueli de personal</b>		
	2	Salariile lucrătorilor auxiliari . . . . .	421.992	
	3	Indemnizații de chirii . . . . .	1.827.953	
	4	Depl. diurne și cheltueli de transport	628.994	
	5	Prime de parcurs, de economii de material și de buna întreținere a locomotivelor . . . . .	1.841.000	4.719.939
		<b>CAPITOLUL III</b>		
III		<b>Cheltueli de material</b>		
	6	Întreținerea, reînnoirea și complectarea obiectelor de inventar . . . . .	1.041.370	
	7	Procurarea de material pentru expl.	12.354.400	13.305.770
		<b>CAPITOLUL IV</b>		
IV		<b>Întreținerea, reînnoirea și complectarea construcțiunii și calei</b>		
	8	Salariile lucrătorilor de întreținere .	2.919.360	
	9	Lucrări de întreținere, construcțiuni de material de cale . . . . .	5.807.200	
	10	Repararea stricăciunilor provenite din accidente și ridicarea zăpezii . . .	2.50.000	8.976.560
		De reportat . . .	8.976.560	50.996.291

Capitol	Articol	Suma prevăzută pe 1911 — 1912	
		Articol	Capitol
		<b>NATURA CHELTUELILOR</b>	
		Report . . . . .	8.976.56) — 50.996.291 —
		<b>CAPITOLUL V</b>	
V		<b>Intreținerea, reînnoirea și complec-</b> <b>tarea materialului rulant</b>	
	11	Salariile lucrătorilor din ateliere . .	9.090.000 —
	12	Materiale pentru ateliere . . . . .	3.000.000 —
			6.090.000 —
		<b>CAPITOLUL VI</b>	
VI		<b>Cheltueli diverse</b>	
	13	Gratificații . . . . .	5.000 —
	14	Cotizațiuni la asociațiuni de căi ferate cheltueli pentru comisii și întruniri .	20.000 —
	15	Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate . . . . .	100.000 —
	16	Chirii de localuri și locuri de depozite	145.000 —
	17	Medicamente, cutii de ajutor . . . . .	5.000 —
	18	Spese de publicațiuni, de judecată, timbre, citații, plată de experți, prime de asigurări, subvențiuni, fond pentru proces pierdute, pensuni câștigate pe cale de judecată, diferite despăgubiri transacțiuni, spese de relațiuni cu băn- cile, chirii de material rulant și alte cheltueli neprevăzute . . . . .	768.089 —
	19	Ajutoare, binefaceri pentru person- alul căilor ferate române . . . . .	12.000 —
	20	Fond pentru deschidere de credite su- plimentare și extraordinare .	600.000 —
	21	Subvenție la societatea de ajutor pen- tru creșterea copiilor orfani	15.000 —
	22	Subv. la casa de ajutor a pers. C.F.R.	250.000 —
	23	Fond pentru complecarea pensiei ofer- ită de casa de ajutor accidentaților până la maximum 70% asupra sala- riilor lor, conform instr. de pers.C.F.R.	30.0000 —
			1.950.089 —
		<b>CAPITOLUL VII</b>	
VII		<b>Școalele de mișcare, de manipula-</b> <b>țiune comercială și de ucenici</b>	
	24	Diurnele profesorilor și elevilor ace- stor școale	63.200 —
	25	Materiale pentru școale . . . . .	3.400 —
			63.620 —
		<b>Totalul cheltuelilor . .</b>	
			59.100.000 —

**D. președinte** : Discuțiunea generală este deschisă.

— Necerînd nimeni cuvîntul, se pune la vot luarea în considerațiune și se admite.

Se dă cetire proiectului de buget al veniturilor și se admite fără discuțiune cifrele de sub cap. I - III.

Se dă cetire cap. I dela cheltueli.

**D. I. T. Ghica** : Der cuvîntul.

**D. președinte** : Aveți cuvîntul.

**D. I. T. Ghica** : D le președinte, am cerut cuvîntul nu pentru ca să critic acest buget, ci ca să relev ez cîteva dispozițiuni ale proiectului de buget ce se discută și cîteva fraze din proiectul d-lui raportor, că, din cheltuelile prevăzute în acest buget, în care se spun : «Sporul acesta dela căile ferate pentru personalul inferior și cel mic și numeros este datorit legii promulgate cu înaltul decret No. 964 din 10 Martie 1910.

«Amîndouă aceste măsuri au drept scop să îmbunătățească simțitor situațiunea funcționariilor căilor noastre ferate, ușurîndu-le, pe de o parte munca, care devenise istovitoare, și asigurîndu-le o reală îmbunătățire în remunerare»

Și vedem din raport că de acest spor beneficiază 2.958 funcționari, cărora s'a aplicat legea nouă, mai mult de jumătatea funcționarilor acestei categorii.

Vedem dar că țifra acestei îmbunătățiri se ridică la vreo 3.000 de funcționari mici ai căilor ferate.

Prin urmare, țin să constat că dela tribună se adusese acuzațiunea partidului liberal că nu s'a gîndit la micii funcționari, pe cîtă vreme aci se spune că acest spor care îmbunătățește soarta acestor 3.000 de funcționari se datorește unei legi a amicului nostru, d. V. G. Morțun, care regret că nu este aci spre a vă da amănunte complete. D. Morțun care a făcut parte din cabinetul liberal al d-lui I. I. C. Brătianu. Și cu atît mai mult s'a putut face această îmbunătățire, cu cît starea financiară lăsată de partidul liberal a fost înfloritoare și a permis realizarea acestei reforme.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : D. Ghica are foarte mare dreptate, atîta dreptate că eu singur am fost cel dintîiu care am atras atențiunea publică asupra faptului ca sporul la impegații cei mici se datorește aplicării legii votată de precedesorul meu.

**D. I. T. Ghica** : Atunci suntem de acord.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Suntem de acord în această privință.

**D. președinte** : D. ministru al lucrărilor publice are cuvîntul.

**D. Barbu St. Delavrancea, ministrul lucrărilor publice** : D-ilor, este legea d-lui Morțun, pe care și noi o aplicăm și de sigur că nimeni n'a criticat pe d. Morțun pentru o asemenea lege. Însă legea aceea prevedea termenul că în în trei ani de zile se va face încadrarea și avansarea pe care am avut onoarea a o prezenta în parte. Noi însă declarăm că vom face ca să fie complet executabilă legea la anul, pentru ca să nu aștepte lucrătorii. funcționarii mici și oamenii sărmani, încă un an de zile. (Aplauze prelungite).

Aceasta aveam onoarea de a spune. (Aplauze).

**D. președinte** : D. Ghica are cuvîntul.

**D. I. T. Ghica** : Eu sunt mulțumit că intervenirea mea a făcut să se aducă două declarațiuni a șefului partidului conservator și prim-ministru, și a d-lui ministru al lucrărilor publice.

**D. președinte** : D. raportor are cuvîntul.

**D. E. Pangrati, raportor** : Țin să lămuresc că îmbunătățirea adusă mai întîiu se ridică la un număr cu mult mai mare de lucrători de cît a spus d. reprezentant al opozițiunii, anume : nu trei mii de lucrători, ci întreg personalul din Casa de ajutor, adică 12.000 de lucrători beneficiază de încadrarea legii, plus 3.000 din Casa de pensuni, dintr'un total de 18.000 funcționari, cîți sunt azi, aproximativ, la căile ferate. Prin acest proiect de buget 15.000 sunt încadrați și un mare număr dintr'inșii avansați în acelaș timp. Și cu această ocaziune, fără să scadem întru nimic meritele guvernului precedent, care a votat o lege, care în definitiv nu este de cît o tabelă de lefuri...

**D. I. T. Ghica** : Am lăsat finanțe bune.

**D. președinte** : Ați mai spus odată acest lucru !

**D. Er. Pangrati, raportor** : .... dar sunt și meritele guvernului care aplică acea lege. Și rog pe d. Ghica să-și aducă aminte că la 1897, sunt 14 ani acum, guvernul liberal votase o lege de îmbunătățire a lefurilor profesorilor universitari, care în timp de 14 ani nu s'a aplicat și a trebuit să vină tot guvernul d-lui Carp ca să o aplice.

În cît vedeți, dar, că votarea unei legi nu este suficientă, mai este necesară și aplicarea ei, care este mai greu. Și cînd această aplicare se poate obține mulțumită finanțelor pe cari le-ați lăsat

d-voastră, atunci sunt fericite toate partidele politice, că buna situațiune a finanțelor Statului permite îmbunătățirea soartei funcționarilor devotați binelui public.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Au făcut și ei ceva ! Lăsați-i să se laude și ei cel puțin cu atât !

**D. președinte** : Ne mai fiind nimeni înscris, se pune la vot cap. I.

Se pune la vot cap. I și se primește.

— Cifrele de sub cap. II -VII, punându-se succesiv la vot, se primesc fără discuțiune.

— Se pune la vot în total, cu bile, proiectul de buget al căilor ferate, și rezultatul scrutinului e următorul :

Votați . . . . .	. 66
Majoritatea regulamentară.	. 45
Bile albe . . . . .	. 65
Bile negre . . . . .	. 1

**D. președinte** : Camera încuviințează proiectul de buget al căilor ferate, care se pune în aplicare la 1 Aprilie st. n. c.

\*\*\*\*\*



# COMUNICARI

## Ministerul Lucrărilor Publice

În conformitate cu dispozițiunile regulamentului pentru admiterea în corpul geometrilor arpentori, publicat în *Monitorul Oficial* No. 154 din 8/21 Octombrie 1908, se aduce la cunoștința doritorilor de a obține acest titlu, că examenul se va ține în primele 15 zile din luna Aprilie 1911, în ocalul serviciului tehnic al fiecărui județ.

Cererile de înscriere, împreună cu actele doveditoare pentru îndeplinirea condițiilor arătate în punctele *a*, *b*, *c* și *d* de sub art. 1 din titatul regulament, se vor înainta pînă în ziua de 1 Aprilie 1911, d-lui inginer, șeful serviciului tehnic, în orașul de reședință al județului, unde aspiranții doresc a depune examenul.

Condițiunile de admitere sunt :

*a*) Să fie român, sau naturalizat ;  
*b*) Să fi absolvit 4 clase de gimnaziu, liceu, școală normală, sau să fie învățător ;

*c*) Să fi îndeplinit cerințele legii de recrutare ;

*d*) Să aibă deplină folosință a drepturilor civile și politice.

No. 6.710.

1911, Martie 19.

## Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Se aduce la cunoștința generală că, pe ziua de 16/29 Aprilie 1911, intră în aplicare modificările aduse regulamentului în vigoare pentru exploatarea docurilor din porturile Brăila și Galați, sancționate prin decretul regal No. 539 din 10 Februarie 1911, publicat în *Monitorul Oficial* No. 263 din 26 Februarie 1911 la paginile 10993—10999.

No. 1.184.

1911, Februarie 26.

## Direcțiunea generală a căilor ferate romine.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Curcani, situată pe linia Obor-Oltenița, care pînă acum a fost deschisă numai pentru traficul de călători, bagaje și mărfuri în vagoane complete, se deschide dela data acestui ordin și pentru traficul de mărfuri colete de mare și de mică iuțală.

No. 20.687/5.757 C<sup>2</sup>.

1911, Februarie 27.

Se aduce la cunoștința generală că pe ziua de 15 Martie 1911, se modifică taxele de călătorie și de bagaje în relațiune cu stațiunile : Aachen, Baden Baden, Basel Bern, Cöln, Coblenz, Ems, Frankfurt a M ; Freiburg,

Geneva, Heidelberg, Karlsruhe, Lanssanne, Luzern, Mannheim, München, Stuttgart și Zărîch. Informațiuni se pot lua la stațiunile C. F. R.

Ad. No. 7.577 2.238 C<sup>2</sup>.

1911, Martie 1.

Se aduce la cunoștința generală că *Libretele combinabile* ce se vor elibera dela 1 Aprilie a. c. și pînă la 15 Octombrie a. c. stil nou, de către stațiunile Bacurești și Iași pentru Turin și Roma, sau tranzit prin aceste stațiuni, se vor socoti, în ceea ce privește parcursurile pe căile ferate romîne, și anume dela stațiunile romîne pînă la frontierele Virciorova, Predeal și Burdujeni și înapoi, dela aceste frontiere la stațiunile de înapoiere romîne, cu o reducere de 50% din prețul prevăzut în tariful libretelor combinabile.

Ad. No. 10.748/3.177 C<sup>2</sup>.

1911, Martie 15 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, cu valabilitatea dela 10 Martie stil nou a. c., stațiunea *Podul-Iloaiei*, se introduce în tariful excepțional No. 4 (mașini) al tarifului român-german partea II, cu următoarele taxe parțiale:

Dela punctul de secțiune la	Taxa parțială pînă la punctele de secțiune	A					B				
		a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
		Centime de 100 kilograme									
Podul Iloaiei	1	146	118	96	70	70	146	—	119	98	98

o. 2.2681/6.580 C<sup>2</sup>.

1911, Martie 14 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că tariful pentru transportul de făină, produse măcinate de cereale și leguminoase, turte, tărîțe, resturi de in și de rapiță, și resturi de nuci de cocos, dela fabricarea uleiului de cocos, valabil dela 1/14 Februarie 1909, dela mai multe stațiuni ale C. F. R., la Rotterdam, via Brăila, Galați sau Constanța cu vapoarele serviciului maritim român, se abrogă pe ziua de 18 Aprilie 1 Maiu a. c.

În locul acestui tarif se va pune în vigoare un tarif direct pentru transportul numai a făinei în saci dela mai multe stațiuni al C. F. R., la Rotterdam, via Brăila, Galați și Constanța, cu vapoarele serviciului maritim român.

Ad. No. 25.643 7.404 C<sup>2</sup>.

1911, Martie 17 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunile Cărbunești și Filiași se introduc în tariful excepțional No. 3 (fer, etc.) al tarifului austro-ungar-român, partea II, fascicolul 1 și 3, cu următoarele taxe parțiale „a” :

LA	Calea ferată proprietară	Până la punctul de secțiune	A				B			
			a	b	c	d	a	b	c	d
			Centime de 100 kg.							
Cărbunești . .	C. F. R.	P	508	457	371	279	508	462	416	371
		R	336	276	226	171	336	281	256	226
		V	177	143	119	91	177	148	141	119
Filiași , . . . .	"	P	457	411	334	252	457	416	375	334
		R	281	230	189	143	281	235	218	189
		V	121	97	83	63	121	102	99	83

Aceste taxe au intrat în vigoare la 15 Martie st. n. a. c. și se va aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie st. n. 1912, No. 23.559 6.842 C<sup>2</sup>.  
1911, Martie 17 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunile Waldegg și Leobersdorf se introduc în tariful excepțional No. 2 (diferite articole în cantități de 10.000 Kpr.) al tarifului austro-ungar-român, partea II, fascicolul 1 cu următoarele taxe parțiale „b”.

De la sau La	Calea ferată pro- prietară	La sau dela punc- tul de secțiune	S E R I A												
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	M	
			Centime de 100 kilograme												
Waldegg . .	K. K. Stb.	I	—	—	—	—	596	—	—	—	—	—	—	—	
		G	—	—	—	—	558	—	—	—	—	—	—	—	
		P	—	—	—	—	518	—	—	—	—	—	—	—	
Leobersdorf	Sudb.	R	—	—	—	—	461	—	—	—	—	—	—		
		V	—	—	—	—	434	—	—	—	—	—	—		
		I	—	—	—	—	583	—	—	—	—	—	—		
		G	—	—	—	—	545	—	—	—	—	—	—		
		P	—	—	—	—	505	—	—	—	—	—	—		
		R	—	—	—	—	448	—	—	—	—	—	—		
V	—	—	—	—	421	—	—	—	—	—	—				

Aceste taxe au intrat în vigoare la 15 Martie stil nou a. c. și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie st. n. 1912. Ad. No. 23.593 6.860 C<sup>2</sup>.  
1911, Martie 17 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că: în traficul local al C. F. R. articolele:

a) Fier și oțel laminat, cu orice formă, însă fără să aibă altă prelucrare și fără să fie găurit, avînd secțiunea uniformă pe toată lungimea sa, se va taxa după clasa III;

b) Sîrma neizolată de tot felul, afară de cea de aur, de argint și de platină și tuburile de fier, de oțel sau de tuciu, neînvelite cu iută și nevopsite, se vor taxa după clasa II. Tuburile vopsite cu minium, asfalt, catran, sau cu așa numitul lac de fier, se vor considera la taxare, ca nevopsite;

c) Tuburile de fier, de oțel sau de tuciu, învelite cu iută sau vopsite cu alte vopseli de minium, asfalt, catran sau așa numitul lac de fier, precum și sârma izolată, se vor taxa după clasa I.

Dispozițiunile de mai sus, vor intra în vigoare dela 2/15 Mai 1911.

Ad. No. 29.906/8592 C<sup>3</sup>

1911, Martie 24 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că la aceste transporturi cari sunt supuse fondului comunal, sau cari trebuie însoțite de certificate eliberate de autoritățile sanitare, predători sunt obligați a atașa la fiecare scrisoare de trăsură documentele de acest fel ce ar fi necesare, și că nu e permis ca un singur document de acest fel să servească pentru mai multe scrisori de trăsură, atât în traficul local, cît și în cel internațional.

No. 31.988/9.331 C<sup>4</sup>

1911. Martie 31 st. n.

## PUBLICAȚIUNI

### Ministerul Lucrărilor Publice

Se scoate în licitație lucrările de construcție a 4 cantoane duble cu latrine și împrejmuiri pe șoseaua națională No. 9 Fundata-Târgoviște-Sinaia klm. 126+620, 130+872, 132+575 și 136+628, județul Dâmbovița.

Valoarea după deviz este de lei 48.000.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Dâmbovița în ziua de 16 Aprilie 1911, orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cîtimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectura acelu județ, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzămînt sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 5.836.

1911, Martie 11

Se scoate în licitațiune lucrările de reconstruire a podului mixt de 18 m. lungime, de peste apa Ilfov, cu culee și cu pilă de zidărie de piatră brută și tablier de beton armat, având 2 deschideri de câte 8 m. lumină la klm. 56+162, pe șoseaua națională Fundata-Târgoviște, din județul Dâmbovița.

Valoarea după deviz este de lei 32.000.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Dâmbovița, în ziua de 15 Aprilie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cîtimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectură, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Nu se vor admite la licitație decât numai ingineri titrați și întreprinzători cu cunoștințe speciale, cari au mai executat ei singuri asemenea lucrări, iar nu ca tașeroni sau prin tașeron.

Prin urmare ofertele închise, conform legii, vor fi puse într'un alt plic, cari va cuprinde și certificatele doveditoare că concurentul a mai

executat lucrări speciale de asemenea natură, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 5841

1911, Martie 11.

Se scoate în licitațiune construcțiunea unei variante a șoselei naționale Comănești-Palanca, între klm. 21+832,58 și klm. 22+200 și construcțiunea unui pod cu tablier de beton armat de 7 m. lumină cu culce de beton, peste pârâul Dracoiu la klm. 21+929,25.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Bacău, în ziua de 16 Aprilie 1911, orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, câtimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectură, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Nu se vor admite la licitație de cât numai ingineri titrați și întreprinzători cu cunoștințe speciale, cari au mai executat ei singuri asemenea lucrări, iar nu ca tașeroni sau prin tașeroni.

Prin urmare ofertele închise, conform legii, vor fi puse într'un alt plic, care va cuprinde și certificatele doveditoare că concurentul a mai executat lucrări speciale de asemenea natură, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 5842.

1911, Martie 11.

Se scoate în licitație, construcțiunea unui tablier metalic cu 3 grinzi parabolice, de 56 m. deschidere fiecare grindă, pentru podul de șosea de peste riul Siret la Lespezi.

Valoarea după deviz este de lei 270.000.

Licitațiunea se va ține, la acest minister, în ziua de 18 Aprilie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, câtimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial*

No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicîndu-se în ele scăzămînt sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 5.934.

1911, Martie 11.

Se scoate în licitațiune, construcțiunea unui pod definitiv de 6 m. lumină peste gîrla Morei, la Klm. 0+772,50 — Klm. 1+000.

Valoarea după deviz este de lei 33.000.

Licitațiunea se va ține, la acest minister, în ziua de 18 Aprilie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Nu se vor admite la licitație de cît numai ingineri titrați și întreprinzători cu cunoștințe speciale, cari au mai executat ei singuri asemenea lucrări, iar nu ca tașeroni sau prin tașeroni.

Prin urmare, ofertele închise, conform legii, vor fi puse într'un alt plic, care va cuprinde și certificatele doveditoare că concurentul a mai executat lucrări speciale de asemenea natură, indicîndu-se în ele scăzămînt sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 5.936

1911, Martie 11.

Se dă în întreprindere construirea a 10 tabliere metalice pentru 9 poduri de pe șoseaua națională Mălini-Stănișoara și un pod mare de pe șoseaua Fălticeni-Bunesti.

Valoarea după deviz este de lei 385.000.

Licitațiunea se va ține la acest minister în ziua de 16 Aprilie 1911, orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicîndu-se în ele scăzămînt sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 5.938.

1911, Martie 11.

Se dă în întreprindere construcția unui pod de lemn de stejar, de 80 metri lungime cu 7 deschideri de câte 10 m. și 2 deschideri de câte 5 m. peste riul Birlad la Podoleni, pe șoseaua vecinală Barcea-Movileni-Ionășești, din județul Tecuci.

Valoarea după deviz este de lei 42.500.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Tecuci, în ziua de 16 Aprilie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectura județului Tecuci, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72-83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământul sau adaosul la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 6.095.

1911, Martie 14.

Se scoate în licitațiune construcțiunea unui pod de beton de ciment armat, de 4 m. deschidere, pe șoseaua națională No. 1 București-Pitești klm. 34+319, jud. Dimbovița.

Valoarea după deviz este de lei 5.000.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Dimbovița în ziua de 20 Aprilie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectură în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72-83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Nu se vor admite la licitație de cât numai ingineri titrați și întreprinzători cu cunoștințe speciale, cari au mai executat ei singuri asemenea lucrări, iar nu ca tașeroni sau prin tașeroni.

Prin urmare, ofertele închise, conform legii, vor fi puse într'un alt plic, cari va cuprinde și certificatele doveditoare că concurentul a mai executat lucrări speciale de asemenea natură, indicându-se în ele scăzământ sau adaos la sută asupra prețurilor de deviz.



Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni, vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 6.621.

1911, Martie 18.

Se scoate în licitațiune pentru a doua oară pe un period de 3 ani (1911—1912, 1912—1913 și 1913—1914), aprovizionarea pietrei sparte mare, pietrei sparte mărunț și savurei, din carierile din Dobrogea și în cantitățile prevăzute în estimația generală la No. 1, 3 și 4, necesară șoselelor din județul Brăila.

Valoarea după deviz este de lei 101.380 pentru anul 1911—1912.

Licitațiunea se va ține la acest minister și la prefectura județului Brăila, în ziua de 15 Aprilie 1911, la orele 11 a. m.

Pentru formalitățile licitațiunii, cătimea lucrărilor de executat, costul lor parțial, caietul de sarcini special, forma și osebitele clauze ale contractului, d-nii concurenți pot lua informațiuni dela minister și dela prefectura județului Brăila, în toate zilele de lucru.

Licitația se va face în conformitate cu dispozițiunile art. 72—83 din legea asupra contabilității publice și ale condițiunilor generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Ofertele vor fi făcute conform publicațiunii din *Monitorul Oficial* No. 227 dela 17 Ianuarie 1892, indicându-se în ele scăzământ sau adaus la sută asupra prețurilor din deviz.

Ofertele cari nu vor îndeplini aceste condițiuni vor fi considerate ca neavenite.

Supraoferte nu se primesc.

No. 7099.

1911, Martie 22.

#### **Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă**

În ziua de 14 Aprilie stil vechi 1911, orele 10 a. m. se va ține licitațiune publică cu oferte închise, în localul direcțiunii navigațiunii fluviale române, pentru furnitura a 1000 tone cărbuni predați între 1—15 Iunie.

Ofertele vor conține prețul pe tona sotto palan Galați.

Ofertele vor purta pe plic mențiunea :

„Ofertă pentru licitația din 14 Aprilie 1911) și vor fi însoțite de recipisa Cassei de depunerii pentru depunerea în numerar sau în efecte de ale Statului român, suma de 5% din valoarea furniturii întregi, aceasta ca garanție provizorie.

Condițiunile de furnitură se pot vedea în toate zilele de lucru, în localul direcțiunii N. F. R. din Galați.

1911, Martie 4

Se aduce la cunoștința generală că, în ziua de 18 Aprilie st. v. 1911, orele 9 a. m., se va ține licitație, cu oferte închise, în localul administrațiunii docurilor Brăila, pentru furnitura următoarelor materiale :

Cositor kgr. 575 ; fontă nouă pentru turnat kgr. 9000 ; compoziție (metal alb) pentru cusinete kg. 1000 ; ulei de în fierț kg. 3000 ; ulei mi-

neral, prima calitate kg. 10000; seu topit indigen kg. 300; petroliu pentru iluminat kg. 4500; rapiță pentru iluminat kg. 300; benzină denaturată pentru motor, de 0,680 densitate, kg. 10.000; bumbac alb de șters kg. 2000; oleiu mineral cilindrină, kg. 2500; cărbuni de lemn kg. 1000; pământ refractar kgr. 2000; coes pentru turnătorie tone 20; lemne de foc esență fag m. c. 350; traverse speciale de stejar conform specificării din caietul de sarcini m. c. 32.

Ofertele vor fi pentru toate articolele enumerate aci, sau numai pentru o parte din ele.

Administrația își rezervă dreptul de a adjudeca, în totul sau numai asupra unei părți din articolele unei oferte.

Ofertele vor fi predate sau trimise în plic închis și sigilat purtând pe plic numele concurentului și mențiunea:

„Ofertă pentru licitația din 18 Aprilie 1911“.

D-nii concurenți sunt obligați a însoți ofertele cu mostre pentru articolele ce oferă.

Garanția va fi de 1% din valoarea articolelor oferite.

Se va avea în vedere art. 72—83 din legea contabilității publice.

Toate celelalte condițiuni de furnituri pentru a fi admise la licitațiune, privitor pentru fiecare din articolele de mai sus, se pot vedea în toate zilele de lucru dela 8—12 a. m. și dela 2—6 p. m. în localul administrațiunii docurilor Brăila.

#### Direcțiunea generală a căilor ferate române

Se dă în întreprindere executarea barierelor la cantoane și la pasagele de nivel, precum și împrejmuirea cantoanelor, depe linia Ploești-Slobozia.

Condițiunile contractului, caietele de sarcini, planurile și devizele se pot consulta în toate zilele de lucru între orele 9—12 a. m. la secretariatul serviciului lucrărilor noi, str. Manea Brutaru 30.

Termenul pentru săvârșirea lucrărilor este fixat pentru data de 1 Octombrie 1911.

Ofertele se vor prezenta înscris și sigilate și vor purta pe plic mențiunea „Ofertă pentru executarea barierelor și împrejmuirea cantoanelor depe linia Ploești-Slobozia“ licitația dela 18 Mai 1911.

Valoarea totală și aproximativă a acestor lucrări este de lei 148,000.

Ofertele vor fi însoțite de recepisa cassei de depuneri și consențațiuni, constatând vărsarea unei garanții provizorii de lei 6.000 și vor cuprinde numărul procentelor în raport cu devizul cu care antreprenorul este dispus a executa lucrările.

Depunerea garanției provizorie la licitație nu se primește, urmând neapărat ca ofertele să fie însoțite de recipisa cassei de depuneri. Ofertele cari nu vor fi însoțite de această recipisă nu se va lua în considerațiune.

Garanția definitivă va fi de lei 9000.

Ofertele se vor primi la direcțiunea generală a C. F. R., serviciul B, până în ziua de 18 Mai 1911, orele 11 a. m., cînd se vor deschide.

Supra oferte nu se primesc.

În ziua de 8 Mai st. n. 1911, orele 11 a. m. se va ține licitație la direcțiunea generală a C. F. R., serviciul B, pentru executarea lucrărilor de terasamente, construcția unui canton dublu și furnitura de pietriș necesare pentru sporirea gării de triaj, din stația Brăila, în valoare totală de lei 81000. Ofertele se vor adresa direcțiunii generale C. F. R. serviciul B, timbrate și sigilate cu adăugire pe plic: „Ofertă pentru executarea de terasamente, construcția unui canton dublu și furnitura de pietriș necesare pentru sporirea gărei de triaj Brăila, licitația din 8 Mai st. n. orele 11 a. m., când se vor deschide în ședință publică.

Ofertele se vor trimete prin poștă; nu se admite ca concurenții să prezinte direct ofertele lor în ziua licitațiunii.

Supra oferte nu se admit.

Concurenții vor depune o cauțiune provizorie de 3200 lei la cassa centrală a C. F. R., din București, iar recipisele doveditoare de depunerea cauțiunii, se vor trimete sau deodată cu oferta în plic, sau vor fi prezentate de concurenți direcțiunii C. F. R., în ziua și la orele fixate mai sus pentru ținerea licitației.

Garanția definitivă va fi de 4800 lei.

Depunerea cauțiunii în numerar la licitație nu se admite.

Informațiuni și lămuriri se pot lua la serviciul central de întreținere C. F. R., Calea Victoriei No. 124, București, în orice zi de lucru, între orele 10—12 a. m.

Ad. No. 34.882.

1911, Aprilie 5 st. n.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Februarie 1910/1911, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1909/1910 și 1908/909

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL veniturilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Marfuri		LUNA	1908/909	1909/910	1910/911
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	L <sup>1</sup>
1908/909	FEBRUARIE	3474	1.554.941	37.704	2.977.379	4.570.024	<i>Aprilie</i>	6.199.721	6.458.363	6.530.019
1909/910			1.384.168	42.389	270.221	4.628.768	<i>Maii</i>	6.566.605	6.690.611	6.735.587
1910/911			1.913.993	45.960	3.638.254	5.598.207	<i>Iunie</i>	5.819.931	6.197.272	6.504.659
1908/909	Luna Februarie din anul 1910/911 prezintă o diferență de :		+ 359.993	+ 8.256	+ 660.875	+ 1028183	<i>Iulie</i>	6.848.189	7.963.567	8.518.381
1909/910			+ 2.9825	+ 3.571	+ 936.043	+ 969439	<i>August</i>	7.311.564	8.466.035	10.531.455
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b>										
veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Februarie										
1908/909	Dela 1 Aprilie până la 28 Februarie	3474	25.178.772	837.718	42.044.467	68.060.957	<i>Septembrie</i>	7.292.038	7.940.540	10.102.412
1909/910			27.002.359	883.534	46.947.246	74.913.139	<i>Octombrie</i>	6.749.171	7.760.740	9.179.403
1910/911			29.377.092	928.757	56.489.428	86.795.277	<i>Noembrie</i>	6.427.339	7.193.726	9.030.120
1908/909	Veniturile dela 1 Aprilie până la 28 Februarie 1910/911 prezintă o diferență de :		+4198320	+ 91.039	+ 14.444.961	+ 18.734.320	<i>Decembrie</i>	5.895.450	6.608.140	8.182.935
1909/910			+2294733	+ 45.223	+9542182	+ 11.882.138	<i>Ianuarie</i>	4.380.925	4.705.371	5.882.099
							<i>Februarie</i>	4.570.024	4.628.768	5.598.207
							<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### PERSONAL

#### Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1.264 din 4 Aprilie, s'a recunoscut d-lui inginer ordinar cl. II Barbu Ionescu încă o vechime de 2 ani, din cei 10 cît a stat în disponibilitate, dîndui-se ast-fel dreptul de a fi înaintat la vechime la gradul de inginer ordinar cl. I.

---

#### In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior.

Prin decretul regal No. 1.291 din 5 Aprilie 1911, sunt înaintați pe ziua de 1 Aprilie 1911, următorii impiegați din administrația centrală a ministerului, și anume:

D-nii Alexandru Georgescu și Dimitrie Roșescu, actuali șefi de birou cl. III, în posturile de șefi de birou cl. II:

D. George Demetrescu actual impieगत cl. I, în postul de șef de birou cl. III;

D. George Dinulescu actual impieगत cl. II. în postul de impieगत cl. I;

D. Paul Periețeanu, actual impieगत cl. III., în postul de impieगत cl. II;

D-nii Camil L. Movilă, Vasile Stoicescu și Sterie Iliescu, actuali impieगाți cl. IV, în posturile de impieगाți cl. III;

D. Ioan G. Stoicescu actual capist cl. I, în postul de impieगत cl. V; și

D. Ioan Stoicescu actual copist cl. II, în postul de desenator, cu salariul lunar de 175 lei.

---

Prin decretul regal No. 1292 din 5 Aprilie 1.911, d. George Teodoraș, actual impiegat cl. II, și d. Iordan Dumitrescu actual impiegat cl. IV în serviciul direcțiunii generale de studii și construcții sunt trecuți pe ziua de 1 Aprilie 1911 în aceeași calitate în administrația centrală a ministerului.

Prin decretul regal No. 1.308 din 6 Aprilie 1911, d. inginer ordinar clasa I Eugeniu N, Ștefănescu, actual șef al diviziunii II din administrațiunea centrală a ministerului, este confirmat, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de director.

Prin decretul regal No. 1.309 din 6 Aprilie 1911, d. inginer ordinar clasa I Petre Dimo și d-nii Teodor Tănăsescu, Elie Popescu și Anastase Demetrescu, actuali subșefi de diviziune în administrațiunea centrală a ministerului, sunt confirmați, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în posturile de subdirectori.

Prin decretul regal No. 1.427 din 19 Aprilie 1911, d. Ioan A. Brătășeanu, actual șef de birou în administrațiunea centrală a ministerului (biroul porturilor), este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de șef de birou cl. I.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,  
Decidem :

*Art. I.* D. Inspector general Vasile Voiculescu, șeful diviziei I din acest minister, și d. inginer Petre Dimo, subșeful diviziunii, sunt autorizați să semneze în numele nostru toată corespondența cu prefecturile de județe, avocații Statului, primăriile și serviciile de poduri și șosele din județe, precum chestiunile cari au fost rezolvate de noi, sau pentru cereri de informațiuni, precum și cu direcțiunea *Monitorului Oficial* pentru publicațiuni.

*Art. II.* D. Secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 30 Martie 1911.

Ministru, **B. DELAVRANCEA**

No. 7.848

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,  
Decidem :

*Art. I.* D. inginer inspector general George Panait este auto-

rizat, în lipsa d-lui secretar general al ministerului, inspector general Alexandru Davidescu, să încuviințeze cheltueli în numele nostru, să rezolve toate chestiunile, să semneze corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegație, pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limita creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiunilor legii contabilității publice și regulamentelor de administrațiune ;

Va semna permisele de liberă călătorie pe căile ferate ;

Va semna, de asemenea, deciziunile de numiri în posturile de picheri.

*Art. II.* D-nii directori ai serviciilor contabilității și personalului sunt însărcinați cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni. Dată la 4 Aprilie 1911.

Ministru, **B. DELAVRANCEA**

No. 8.592.

Prin deciziunea ministerială No. 8.593 din 4 Aprilie 1911, d. Ștefan Manciu, actual impiegat clasa V în administrațiunea centrală a ministerului, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de impiegat clasa IV, în locul d-lui V. Stoicescu, înaintat.

Prin deciziunea ministerială No. 9.978 din 21 Aprilie 1911, d. D. Dăncescu, actual copist provizoriu, este numit pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de copist-archivar, retribuit cu 125 lei lunar la serviciul contencios din administrația centrală a ministerului, în locul d lui D. Velicu. care trece la biroul scriptelor.

### **In învățămînt**

Prin decretul regal No. 1.294 diin 5 Aprilie 1911, d. inginer ordinar cl. I Eugeniu N. Ștefănescu este numit pe ziua pe 1 Aprilie 1911, în postul de profesor la Școala de Conducători desenatori, de pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal cu No. 1.371 din 15 Aprilie 1911, s'a aprobat confirmarea și numirea următorului personal din serviciul școlii naționale de poduri și șosele, pe ziua de 1 Aprilie 1911 și anume :

D. dr. Ștefan Bogdan, actual preparator de chime, este numit în funcțiunea de profesor de chimie la școala de conducători-desemnatori, post creat din nou, cu salariu lunar de 350 lei ;

D. George Pfeiffer, actual preparator de chimie și preparator pentru lucrări particulare, și d. Alexandru Reniceanu, actual asistent la laboratorul de chimie, sunt confirmați în funcțiunile de chimist cl. I și chimist cl. I pentru lucrări particulare, cu retribuțiune lunară a 350 lei fiecare și o diurnă lunară de 175 lei, pentru cel dintii și 100 lei lunar, pentru cel al doilea ;

D. Andrei Manea, actual asistent la laboratorul de chimie, este confirmat în funcțiunea de chimist cl. II, cu retribuțiune lunară de 300 lei ;

D. Dimitrie Dimitriu, actual asistent la laboratorul de chimie, este confirmat în funcțiunea de chimist cl. III, cu retribuțiune lunară de 250 lei și

D. Constantin Ionescu, actual ajutor pentru prepararea cursurilor și reparația instrumentelor, este numit în postul de mecanic pentru conducerea mașinilor de încercări de materiale, post creat din nou, cu salariu lunar de 225 lei.

Prin deciziunea d-lui ministrn al lucrărilor publice No. 9.180 din 6 Aprilie 1911, d. Alexandru Gheneșiu, actual lucrător mecanic la școala națională de poduri și șosele este confirmat, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de mecanic pentru prepararea cursurilor și reparațiunea instrumentelor, cu salariu lunar de 275 lei.

## **In serviciul de Poduri și Șosele**

Prin deciziunea ministeriaă No. 7.521 din 28 Martie 1911, d. Peterfilii Ioan este numit pe ziua de 16 Martie 1911, în postul de impiegat la serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, în locul d-lui Gh. D. Procopie, care s'a depărtat din funcțiune pe aceeași zi, pentru neglijență și dese absențări dela serviciu.

Prin deciziunea ministerială No. 7.522 din 28 Martie 1911, d. Al. Codreanu picher cl. III în serviciul de poduri și șosele (căile naționale) din județul Dîmbovița, este destituit din funcțiune pe ziua de 1 Aprilie 1911 pentru rea credință și incorectitudine în serviciu.

D-l G. Stănculescu, fost picher, este numit pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de picher cl. II, la sus zisul serviciu, în locul d-lui Al. Codreanu destituit.



Prin deciziunea ministerială No. 8.170 din 2 Aprilie 1911, d. Oprea Florea Mircea, actual picher cl. III, în serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, este înaintat, pe ziua de 16 Martie 1911, în postul de picher cl. II, la acelaș serviciu, în locul d-lui D. Dulgherescu, care este lăsat în disponibilitate pe aceeaș zi, pentru că a părăsit serviciul fără nici o autorizație.

D. Alexandru Cristescu este numit pe ziua de 16 Martie 1911 în postul de picher cl. III, în locul d-lui Oprea Florea Mircea, înaintat.

Prin deciziunea ministerială No. 8.171 din 3 Aprilie 1911, d. Ioan A. Popovici, actual picher clasa II în serviciul de poduri și șosele din județul Argeș, și d. Ilie C. Dumitrescu, picher principal în serviciul de poduri și șosele din județul Olt, sunt transferați, pe ziua de 1 Aprilie 1911, unul în locul celuilalt.

Prin deciziunea ministerială No. 8.172 din 2 Aprilie 1911, d. Alexandru C. Scutașiu, actual picher clasa VI în serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți, este suspendat din funcțiunea ca pedeapsă disciplinară pe timp de 15 zile, cu începere delă 16 Aprilie 1911, și fără drept la salariu pe timpul suspendării, pentru purtare necuviincioasă în societate.

Prin deciziunea ministerială No. 8.173 din 2 Aprilie 1911, d. Dumitru M. Popescu este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de impiegat la serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, în locul d-lui Mihail I. Tenescu, a cărui demisiune este primită pe ziua de 10 Martie a. c.

Prin deciziunea ministerială No. 8.443 din 4 Aprilie 1911, s'a primit demisiunea d lui Dimitrie I. Constantinescu, pe ziua de 1 Aprilie 1911, din postul de picher cl. V ce ocupă la serviciul de poduri și șosele din județul Vilcea.

Prin deciziunea ministerială No. 8.444 din 4 Aprilie 1911, d. Ioan Puicănescu, actual picher cl. III în serviciul de poduri și șosele din județul Dimbovița, este transferat în aceeaș calitate. și după a sa cerere, pe ziua de 1 Aprilie 1911, la serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți, în locul picherului clasa V, Ioan Bălosu a cărui demisiune s'a primit pe ziua de 1 Aprilie, a. c.

Prin deciziunea ministerială No. 8.609 din 4 Aprilie 1911, d. conductor clasa III Mihail I. Dumitrescu, din serviciul de poduri și șosele al județului Bacău este transferat în interes de serviciu, pe ziua de 1 Aprilie 1911, la serviciul de poduri și șosele din județul Vaslui.

Prin deciziunea ministerială No. 8.902 din 1 Aprilie 1911, d. C. A. Covlescu, actual șef-cantonier în serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți, este numit, pe ziua de 1 Martie 1911, în postul de picher cl. VI la acelaș serviciu, în locul d-lui Enache Petrescu, care este înaintat pe aceeaș zi, în postul vacant de picher cl. V, la sus zisul serviciu.

Prin deciziunea ministerială No. 8.984 din 6 Aprilie 1911, d. Ioan Leonescu, actual picher clasa I în serviciul de poduri și șosele din județul Tecuci, este transferat, după a sa cerere pe ziua de 16 Aprilie 1911, în aceeaș calitate, la județul Bacău, în locul d. Gheorghe Gr. Focșa, picher clasa III, care este trecut pe aceeaș zi la județul Tecuci.

Prin deciziunea ministerială No. 9.096 din 6 Aprilie 1911, d. Traian N. Ionescu este numit pe ziua de 6 Aprilie 1911, în postul de picher clasa III, la serviciul de poduri și șosele din județul Prahova, în locul rămas vacant prin încetarea din viață a piche- rului Trăilă Petrescu.

Prin deciziunea ministerială No. 9.463 din 18 Aprilie 1911, d. Dimitrie P. Constantiniu, actual picher clasa II în serviciul de poduri și șosele din județul Suceava, este suspendat din funcțiune, fiind pus sub urmărire pentru fapte pedepsite de lege.

Noi, ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Având în vedere rapoartele serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, sub No. 5461/910 și 1586 din a. c. prin care ne supune la cunoștință neregulele comise cu zilele de prestație și constatate în unele circumscripții ale piche- rilor din acel serviciu ;

Pentru aceste motive,

Decidem :

**Art. I.** D. Ioan M. Iupceanu, picher clasa III, se lasă în disponibilitate pe ziua de 16 Aprilie 1911.

**Art. II.** D. nii G. Ciocîrlan, picher clasa V și Mihail G. Ciuciu picher cl. VI, sunt suspendați din funcțiune pe timp de 15 zile cu începere dela 5 Aprilie 1911.

**Art. III,** D. Dumitru Coman, picher cl. VI, se suspenează din funcțiune pe timp de o lună, cu începere dela 5 Aprilie 1911.

**Art. IV.** D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 21 Aprilie 1911.

*p. Ministru, Al. Davidescu*

No. 9.966

Prin deciziunea ministerială No. 9.977 din 21 Aprilie 1911, d. Ioan Atanasiu este numit, pe ziua de 29 Aprilie 1911, conductor provizoriu la serviciul de poduri și sosele din județul Ilfov, plătin-du-i-se salariul din creditul de 6.150.000 lei.

Prin deciziunea miuisterială No. 10.504 din 25 Aprilie 1911, d. Gheorghe Șoldănescu, picher cl. III, în serviciul de poduri și sosele din județul Neamțu, se transferă, pe cale disciplinară, pe ziua de 1 Maiu 1911, la serviciul de poduri și sosele din județul Suceava, pentru că a lipsit dela îndeplinirea îndatoririlor sale și a întrebuiinat un cantonier în serviciul său personal.

### **In serviciul Direcțiunei generale de studii și construcții**

Prin decretul regal No. 1.293 diu 5 Aprilie 1911, d. Constantin Voiculescu actual impieगत cl II în administrația centrală a ministerului, este trecut pe ziua de 1 Aprilie 1911, în aceeași calitate în serviciul direcțiunei generale de studii și construcțiuni.

### **In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă**

Prin decretul regal No. 1.419 din 19 Aprilie din 1911, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, pe ziua de 1 Aprilie 1911 și anume :

D. inginer-ordinar cl. III Ghica Ioan D., actual șef de birou cu salariu lunar de 400 lei, în postul de șef de birou, retribuit cu 500 lei lunar ;

D. Simu Ioan, actual șef de birou cl. I și d. Lupescu Petre,

actual șef de birou de contabilitate, cu salariu lunar de 400 lei, în posturile de șefi de birou, retribuiți cu 450 lei lunar fiecare.

D. Dulgheru Gheorghe, actual șef de birou cu salariu lunar de 300 lei, în aceeași calitate, retribuit cu 350 lei lunar ;

D. Florescu Gheorghe C., actual impiegat cl. III cu salariul lunar de 225 lei, în postul de șef de birou, retribuit cu 275 lei lunar ;

D. Nicolescu-Nicolae V., actual impiegat cl. I, cu salariul lunar de 275 lei și d. Cotoșman Virgiliu, actual impiegat cl. II, cu salariul lunar de 250 lei, în posturile de impiegați, retribuiți cu 300 lei lunar fiecare ;

D-nii Gheorghiu Ioan și Aureliu Scarlat, actuali impiegați cl. II, cu salariu lunar de 250 lei, în posturile de impiegați, retribuiți cu 275 lei lunar fiecare ;

D-nii : Eanescu Nicolae și Diacu Gheorghe, actuali impiegați cl. III, cu salariul lunar de 225 lei și Diomu Mangati, Radacovici Gabriel și Hubert Gheorghe I., actuali impiegați, cl. IV, cu salariul lunar de 200 lei, în posturile de impiegați, retribuiți cu 250 lei lunar fiecare ;

D. Anastasiu Ioan, actual impiegat cl. IV, cu salariul lunar de 200 lei, în postul de impiegat, retribuit cu 225 lei lunar ;

D. Suțeanu Gheorghe, actual impiegat cl. V, cu salariul lunar de 175 lei, în postul de impiegat retribuit cu 200 lei lunar ;

D. Zlătescu Paraschiv, actual șef de birou cl. III, cu salariul lunar de 300 lei, în postul de șef de birou, retribuit cu 325 lei lunar ;

C. Caralea Paul, actual impiegat cl. III cu salariul lunar de 225 lei și d. Titorian Iacob, actual impiegat cl. IV. cu salariul lunar de 200 lei, în posturile de impiegați, retribuiți cu 250 lei lunar fiecare ;

D. Vasilescu State, actual impiegat cl. V. cu salariul lunar de 175 lei, în postul de impiegat, retribuit cu 225 lei lunar ;

D-nii Ionescu Gheorghe și Dumitru Dumitrescu, actuali căpitani cl. II în posturile de căpitani cl. I. cu salariul lunar de 500 lei fiecare ;

D-nii Luis Gheorghe Gr. și Simatu Gheorghe, actuali ofițeri clasa III, în posturile de ofițeri clasa II, cu salariul lunar de 225 lei fiecare ;

D nii Negoescu Nicolae și Elefteriu Gheorghe, actuali mecanici clasa III, în posturile de mecanici clasa II, cu salariul lunar de 350 lei fiecare ;

D. Brînzei Ioan V., actual submecanic clasa I, în postul de mecanic clasa III, cu salariul lunar de 300 lei ;

D. Palu Gheorghe M., actual submecanic clasa III, în postul de sub mecanic clasa II, cu salariul lunar de 200 lei ;

D. Ionescu Nicolae, actual căpitan clasa II. în postul de căpitan clasa I, cu salariul lunar de 500 lei ;

D. Chiriac Gheorghe actual ofițer clasa I, în postul de ofițer principal clasa III, cu salariul lunar de 300 lei ;

D-nii Păun Vasile și Amedeu Heinrich, actuali ofițeri clasa III în posturile de ofițeri clasa II, cel d'întîi cu salariul lunar de 225 lei și cel de al doilea, cu salariul lunar de 200 lei ;

D. Crăsnaru Ioan, actual mecanic clasa I, în postul de mecanic principal, cu salariu lunar de 450 lei ;

D. Ionescu Dumitru, actual mecanic clasa II, în postul de mecanic clasa I, cu salariu lunar de 400 lei ;

D. Gheorghiu Nicolae, actual submecanic clasa II, în postul de sub mecanic cl. II cu salariul lunar de 200 lei.

---

Prin decretul regal No. 1.420 din 19 Aprilie 1911 s'a aprobat confirmarea următorului personal din inspctoratul general al porturilor de navigațiunii, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911 și anume :

În funcțiunea de căpitan de port principal, retribuit cu salariul lunar de 550 lei și diurnă de 100 lei :

D. Căpitan-Comandor Rădulescu Paul din marina militară, actual căpitan al portului Galați, la acelaș port ;

D. Locotenent-Comandar Teodorescu Mihail Angelo, din marina militară, actual căpitan al portului Brăila la acelaș port ;

D. Căpitan Botez Eugeniu, din marina militară, actual comisar maritim la Sulina, la acelaș port ;

D. Căpitan-Comandor Toescu Vasile, din marina militară, actual căpitan al portului Constanța la acelaș port și

D. Căpitan în rezervă Genoveanu Ion, actual căpitan cl. I al portului Giurgiu, la acelaș port.

În funțiunea de căpitan de port clasa I, retribuit cu salariul lunar de 400 lel și diurnă de 90 lei lunar :

D. Căpitan Maxim Emil, din marina militară, actual căpitan al portului Calafat la acelaș port.

În funcțiunea de căpitan de port cl. II, retribuit cu salariul lunar de 265 lei și diurnă de 90 lei lunar :

D. Rugină Ioan, actual dragoman ajutor cl. I la căpitania portului Galați, rămânând în subordine ca ajutor al căpitanului de port titular din acelaș port, și

D. Callu Vasile, actual dragoman-ajutor cl. I dela căpitania portului Brăila, rămânând în subordine ca ajutor al căpitanului titular din acelaș port.

Prin decretul regal No. 1.421 din 19 Aprilie 1911, d. Bărbulescu Ioan I. este numit, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul de impiegat la șantierul naval din Turnu-Severin, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, retribuit cu 225 lei lunar și însărcinat cu contabilitatea materialelor, în locul d-lui Nichita Octavian, care este trecut, pe aceeași zi, în alt serviciu.

Prin decretul regal No. 1422 din 19 Aprilie 1911 s'a primit demisiunea d-lui Mera Vasile, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911 din postul de electrician-șef clasa II, ce ocupa în serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

D. Vartanovici Ioan H., actual mecanic clasa I, în acelaș serviciu, este înaintat pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul de electrician șef clasa II, însă cu retribuțiunea lunară de 300 lei, în loc de 350 lei, cit este prevăzut acest post în buget.

Prin decretul regal No. 1.423 din 19 Aprilie 1911, s'a aprobat înaintarea pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, a următorului personal din serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă și anume :

D. Mihalschi Ștefan, actual conducător șef de magazie, cu salariul lunar de 350 lei, în postul de conductor la cariera Canara retribuit cu 400 lei lunar ;

D. Nichita Octavian, actual impiegat la șantierul naval din Turnu-Severin, în postul de contabil de materiale. retribuit cu 250 lei lunar ;

D. Sion Alfons, actual maestru de atelier clasa II, în postul de șef al depoului de mașini și material rulant, retribuit cu 250 lei lunar ;

D. Atanasiu Canelo, actual supraveghetor clasa II, cu salariul lunar de 200 lei, în postul de picher la liniile ferate, retribuit cu acelaș salariu ;

D. Manura Gheorghe actual supraveghetor clasa I, în postul de impiegat clasa I, retribuit cu 250 lei lunar.

D. Rădulescu Marin, actual maestru lăcătuș clasa II, în postul de ajutor maestru la silozuri, retribuit cu 250 lei lunar ;

D. Petrescu Alexandru actual manipulat-șef clasa II, în postul de ajutor maestru la estacadă, retribuit cu 350 lei lunar ;

D. Vlădescu Ioan, actual manipulant șef clasa III, cu salariul lunar de 200 lei în postul de manipulant șef clasa IV, retribuit cu acelaș salariu ;

D. Petrescu Lazăr, acual electrician principal clasa II, cu salariul lunar de 275 lei, în postul de electrician principal clasa III, cu acelaș salariu ;

D-nii Orănescu Pantilimon, Constantinescu Alex. și Zamfirescu Ioan, în posturile de supraveghetori clasa II, retribuiți cu 200 lei lunar fiecare ;

D. Dumitrescu Sotir, în postul de mecanic clasa II, retribuit cu 250 lei lunar ;

D. Popa Gheorghe I., în postul de pontator principal, retribuit cu 225 lei lunar ;

D. Pislă Mihail, în postul de impiegat de mișcare clasa II, retribuit cu 200 lei lunar ;

D. Ungureanu D., în postul de căpitan de dragă cu 200 lei lunar ;

D. Papajianopol Ioan, în postul de impiegat clasa II, retribuit cu 200 lei lunar în locul d-lui Russu Ioan, care se retrogradează de clasa III, retribuit cu 175 lei lunar ;

D. Săvescu D., în postul de manipulant șef clasa IV, cu 200 lei lunar ;

D. Priboianu Constantin, în postul de maestru lăcătuș cl. II retribuit cu 250 lei lunar ;

D. Zamfirescu Teodor, în postul de ajutor maestru lăcătuș, retribuit cu 200 lei lunar ;

D. Marinescu Constantin în postul de ajutor maestru lemnar, retribuit cu 200 lei lunar ;

D. Vodislav Constantin, pe ziua de 16/29 Aprilie 1911, în postul de supraveghetor clasa II, retribuit cu 200 lei lunar, în lo-

cul d-lui Simionescu Ștefan, a cărui demisiune s'a primit pe ziua de 15/28 Aprilie 1911.

---

Prin decretul regal No. 1.424 din 19 Aprilie 1911, d. inginer-șef cl. II Efrem B. Lazarovici, actual șef de divizie în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul de șef de divizie la serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, în locul d-lui inginer-șef cl. II Ioan Vardala, care este trecut, pe aceeași zi, în postul vacant de șef al biuroului tehnic în direcțiunea serviciului hidraulic.

---

Prin decretul regal No. 1.425 din 19 Aprilie 1911, d-nii: Negulescu Aurel și Filipescu Mihail I., sunt numiți, pe ziua de 1 Aprilie 1911, cel dintiiu în postul de căpitan cl. II, cu salariul lunar de 450 lei și cel de al doilea în postul de declarant, cu salariul lunar de 250 lei, la serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă.

---

Prin decretul regal No. 1426 din 19 Aprilie 1911, d. inginer-ordinar cl. II Gheorghe E. Filipescu, actual subșef de secție în administrațiunea căilor ferate, este numit pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul de șef de secție la direcțiunea serviciului hidraulic pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, în locul d-lui inginer-ordinar cl. II Constantin Mihalopol, care este trecut pe aceeași zi, în postul vacant de șef de secție la serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime, din aceeași direcțiune generală.

Prin decretul regal No 1.428 din 19 Aprilie 1911, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul docurilor Brăila și Galați, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, și anume:

D. Tancu Pavel Dogarul, actual mecanic electrician, cu salariul lunar de 185 lei, în aceeași calitate, retribuit cu 220 lei lunar.

D. Calagiu Nicolae, actual mecanic, cu salariul lunar de 185 lei, în aceeași calitate, retribuit cu 210 lei lunar;

D. Dumitrescu Gheorghe, actual împiegat, cu salariul lunar de 190 lei, în aceeași calitate retribuit cu 210 lei lunar; și



D. Grigoriu Vasile, actual împieगत, cu salariul lunar de 180 lei, în aceeași calitate retribuit cu 210 lei lunar.

---

Prin decretul regal No. 1.429 din 19 Aprilie 1911, sunt confirmați pe ziua de 1 Aprilie 1911, următorii împieगाți din serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă și anume :

D. Mihăilescu Constantin, actual împieगत cl. I, cu salariul lunar de 275 lei, în postul de împieगत cu acelaș salariu ;

D. Andoniu Nicolae, actual împieगत cl. III, cu salariul lunar de 225 lei, în postul de împieगत cu acelaș salariu ;

D-nii Teișanu Teodor și Vasilescu Ioan, actuali împieगाți cl. IV cu salariul lunar de 200 lei, în posturile de împieगाți cu acelaș salariu ;

D. Rădulescu Gheorghe, actual declarant, cu salariul lunar de 200 lei, în postul de împieगत cu acelaș salariu ;

D-na Reno Ecaterina, actuală împiedată cl. IV, cu salariul lunar de 200 lei, în postul de împieगतă cu acelaș salariu.

Prin decretul regal cu No. 1.430 din 19 Aprilie 1911, s'a primit demisiunea d-lui Sișu Stanciu, pe ziua 1 Aprilie 1911, din postul de șef de biurou ce ocupa la serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă.

---

Prin decretul regal No. 1.431 din 19 Aprilie 1911, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul de navigațiune fluvială, pendinte de direcțiunea generală a porturilor de comunicațiune pe apă, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, și anume :

D. inginer clasa II Carp George, actual inspector, în postul de sub-director, retribuit cu leafa gradului și 200 lei diurnă pe lună ;

D. Vucsanovici Pavel, actual căpitan principal clasa II, în postul de căpitan principal clasa I. retribuit cu 500 lei lunar ;

D-nii Păiuș Sava, Strîmbeanu Pavel și Biberi Constantin, actuali căpitani-comandanți clasa I, în posturile de căpitani principali clasa II, retribuiți cu 425 lei lunar fiecare ;

D. Isvoranu Victor, actual căpitan comandant clasa II în postul de căpitan comandant clasa I, retribuit cu 375 lei lunar ;

D. Demenescu Ioan, actual căpitan secund clasa II în postul de căpitan secund clasa I, retribuit cu 240 lei lunar ;

D. Misir Bogdan, actual agent clasa II, în postul de agent clasa I retribuit cu 250 lei lunar ;

D. Dobrescu Toma, actual registror arhivar, în aceeași funcțiune, retribuit cu 225 lei lunar ;

D. Ionescu Dumitru P., Paveliu Sterea, Dumitru Lazăr și Călcăiurescu Gheorghe, actuali impiegați clasa II, în posturile de impiegați clasa I, retribuiți cu 200 lei lunar fiecare ;

D. Ștefănescu Ștefan, actual mecanic clasa II, în postul de mecanic cl. I retribuit cu 200 lei lunar și

D-nii Filipescu Nicolae și Dordea Nicolae, actuali piloți cl. I, retribuiți cu 200 lei lunar fiecare.

---

Prin deciziunea ministerială No. 9.386 din 16 Aprilie 1911, sunt înaintați, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă :

D. Băleanu Victor, actual șef de birou cl. I, cu salariul lunar de 400 lei, în postul de șef de biurou retribuit cu 450 lei lunar ;

D. Suciu Ioan, actual impieगत cl. I, cu salariul lunar de 275 în postul de controlor retribuit cu 325 lei lunar.

---

Prin deciziunea ministerială No. 9.388 din 16 Aprilie 1911, d. Vitte George, actual mecanic cl. II în serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, este înaintat, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul de mecanic clasa I cu salariul lunar de 275 lei

---

### **In administrația căilor ferate**

Prin decretul regal No. 1.263 din 4 Aprilie 1911, s'a aprobat următoarele numiri în serviciul contencios din administrațiunea căilor ferate, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911 și anume :

D. Polizu-Micșunești Niculae, actual avocat, în postul de avocat cl. II ;

D. Berindey Niculae, actual avocat, în postul de avocat cl. III ;

D. Papadat Virgiliu Al., doctor în drept dela facultatea din Paris, în postul de avocat cl. IV.

---

Prin decretul regal No. 1.265 din 4 Aprilie 1911, s'a primit demisiunea d-lui Gheorghiu Gheorghe C., pe ziua de 3/16 Aprilie 1911, din postul de impiegat de biurou principal, ce ocupa în administrațiunea căilor ferate

---

Prin decretul regal No. 1.266 din 4 Aprilie 1911. d. Georgescu Nicolae actual impiegat de biurou în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911, în postul de impiegat de biurou cl. II în aceeași administrațiune.

---

Prin decretul regal cu No. 1.267 din 4 Aprilie 1911, d. Ioan Drăgănescu, avînd gradul de conductor cl. III în cadrele corpului tehnic, este numit în postul vacant de conductor desemnator la direcțiunea liniei ferate județene Ploești-Văleni.

---

Prin decretul regal No. 1.268 din 4 Aprilie 1911 s'a primit demisiunea următorilor impiegați din serviciul administrației căilor ferate, și anume :

D. Grecu Mihail M., din postul de șef de birou pe ziua de 23 Decembrie st. n. 1910 ;

D. Nicolau Constantin, din postul de impiegat de biurou pe ziua de 23 Decembrie st. 1910 ;

D. Minculescu Cicerone C., din postul de impiegat de biurou pe ziua de 17 Martie st. n. 1911.

---

Prin decretul regal No. 1.269 din 4 Aprilie, d. Vaideanu Constantin, absolvent cu diplomă al școalei superioare tehnice din München este numit pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911, în postul de inginer atașat cl. IV în serviciul administrației căilor ferate și totodată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar cl. III conform art 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 1270 din 4 Aprilie 1911, d. inginer ordinar cl. III Alexandrescu Basile, actual inginer asistent în serviciul reconstrucțiunii și consolidării podurilor din administrațiunea căilor ferate, este numit pe ziua de 14 Aprilie st. n. 1911, în postul de subșef de secție cl. IV în serviciul de întreținere din aceeași administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 1.278 din 4 Aprilie 1911, d. inginer-ordinar cl. I Cantemir Alexandru E , actualmente aflat în disponibilitate, este reprimis în servlcu, pe ziua de 15 Aprilie st. n. 1911 în postul de inspector principal cl. III, la serviciul de ateliere și de tracțiune din administrația căilor ferate și tot odată este rechemat pe aceeași zi în cadrul de activitate (cadrul ordinar (cadrul ordinar) al corpului tehnic.

---

Prin decretul regal No. 1.307 din 6 Aprilie 1911 d. Capeleanu Paul C., actual avocat în serviciul administrației căilor ferate, este înaintat pe ziua de 20 Aprilie st. n. 1911, în postul de avocat șe de serviciu cl. III, în aceeași administrație.

---

## LEGI ȘI REGULAMENTE

---

Prin decretul regal No. 973 din 24 Martie, 1911, bugetul căei ferate județene Buzău-Nehoași, pe exercițiul 1911-1912, se aprobă astfel cum a fost votat de consiliul general, și coprinzînd :

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 122.861, aanii 44.

---

Prin decretul regal No, 1.009 din 28 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Buzău, pe exercițiul 1911-1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și următoarele modificări :

### *Bugetul ordinar*

#### La cheltueli

Lei 600 se reduc dela cap. II, § 1, art. 4, suprimîndu-se diurna de 50 lei lunar prevăzută pentru contabilul județului, și se adaugă la cap. V, art. 24. «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde.

### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 305.650.

### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 52.180, bani 74.

---

Prin decretul regal No. 1.010 din 28 Martie 1911, bugetul ordinar ale drumurilor județului Dorohoi, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

### *Bugetul ordinar*

#### La cheltueli

Lei 4.000 se adaugă la cap. III, art. 13, «Pentru întreținerea șoselelor județene etc.».

Lei 4.060 Idem, idem, art. 13, «Idem a șoselelor vecinale și comunale, etc.».

Lei 2.500 Idem, idem, art. 14, «Pentru construcțiuni din nou, întreținerea și repararea podurilor etc. la șoselele județene».

Lei 5,000 se reduc dela acelaș capitol, art. 15, «Idem la șoselele vicinale și comunale».

Lei 500 se adaugă la acelaș capitol, art. 17, «Pentru pepiniere și plantațiuni, etc.».

Lei 1.000 se reduc de ia acelaș capitol, art. 18, «Despăgubiri proprietarilor, etc.».

Lei 1.000 idem, idem, art. 19, «Asigurări contra incendiului a cantoanelor, etc.».

Lei 2.000 idem, cap. V, art 22, «Intreținerea automobilului».

Lei 2.000 idem, cap. VI, art. 25, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 250.400.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli dei 10.460.

---

Prin decretul regal No. 1.011 din 28 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Roman, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votat de consiiliul general cu următoarele modificări :

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

Lei 600 se reduc dela cap. I, § I, art. 2, reducîndu-se la 200 din 250 lunar salariul mecanicului conducător de automobil.

Lei 500 idem, idem, § II, art. 3, «Cheltueli de cancelarie, etc.».

Lei 2.000 se adaugă la cap. II, art. 11, «Pentru întreținerea șoselelor județene etc.».

Lei 2.100 idem, idem, art. 12, «Idem a șoselelor vicinale și comunale, etc.».

Lei 3.000 se reduc dela cap. IV, art. 21, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

*Bugetul extraordinar*

La cheltueli

Lei 6.000 se adaugă la art. I, «Pentru construcțiuni și reconstrucțiunile de șosele județene, etc.».

Lei 6.000 idem, la art. 2, «Pentru construcțiuni și reconstrucțiuni de poduri, etc.».

Lei 12.000 se reduc dela art. 3, «Construirea unui local propriu pentru serviciu, etc.».

Cu aceste modificări, bugetele vor coprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 197.800.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri, cît și la cheltueli, lei 39.362, bani 64.

---

Prin decretul regal No. 1.012 din 28 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Vîlcea pe exercițiul 1911--1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

Lei 13.000 întreaga alocație de la art. 1, «Pentru construcția unui local de locuință și biuroa a secției Sinești», să se ia și să se adauge la art. 6, «Pentru șoseaua vicinală Mălaia-Voineasca», a cărei alocație va deveni astfel de 17.021 lei, 42 bani.

Cu modul acesta se va modifica și numărul de ordine al articolelor aceluî buget.

Cu aceste modificări bugetul ordinar va coprinde :

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 197.750,

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 24.021, bani 42.

---

Prin decretul regal No. 1.013 din 28 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Tutova, pe exercițiul 1911- 1912, se aprobă astfel cum au fosi votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

*In bugetul ordinar*

La venituri

Lei 1.192, bani 73, întreaga alocație de la cap. III, art. 10, Alocație de la bugetul extraordinar», se suprimă.

La cheltueli

Lei 50, întreaga alocație dela cap. I, § 3, art. 6, «Cheltueli de cancelarie pentru secția unui conductor detașat în județ, se suprimă, modificîndu-se, și numărul de ordine al articolelor următoare.

Lei 10.000 se adaugă la cap. II, art. 15, devenit 14, «Pentru întreținerea și împetruirea din nou pe șoselele județene, etc.».

Lei 7.000 se reduc dela acelaș capitol, art. 16, devenit 15, «Idem pe șoselele vicinale și comunale».

Lei 2.000 se reduc de acelaș capitol, art. 20, devenit 19, «Pentru exproprieri de cariere, etc.».

Lei 1.500 se adaugă la acelaș capitol, art. 22, devenit 21, «Birne kilometrice».

Lei 3.642, bani 73 se reduc dela cap. IV, art. 29, deveni 25 «Fondul pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

### *In bugetul extraordinar*

#### La venituri

Dela sfirșitui redacției art. I. se suprimă cuvintele : «sumă a locală la bugetul ordinar».

#### La cheltueli

Redacția articolulu; I, se înlocuește cu cea utmătoare : «Pentru construcțiuni diu nou de șoselele județene, vicinale și comunale cum și contrucțiuni și reconstrucțiuii de poduri, podețe, canale de scurgere, lucrări de apărare și ziduri de sprijinire pe asemenea șosele».

Cu aceste modificări bupetele vor coprinde :

#### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 175.640, bani 40.

#### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 1.192, bani 73.

Prin decretul regal No. 1.014 din 18 Martie 1911, bugetul ordinar al drumurilor județului Neamțu, pe exercițiul 1911-1912, se aprobă astfel cum a fost votat de consiliul general și cu următoarele modificări :

#### La cheltueli

Cei 3 cantonieri din statul A, cu diurnă de 35 lei lunar, prevăzuți din nou pe șoselele vicinale. Ocea, mănăstirea-Agapia, Filioara, mănăstirea-Văratec și Bălțatești, mănăstirea-Văratec și șoseaua Sărata, Negrești, Poiana, Ghindăoani, Tg.-Neamțu, se repara-tizează la șoseaua vicinală Neamțu, Pipirig, Călugăreni, sporindu-se astfel la 5, în ioc de 2, numărul cantonierilor de pe această șosea.

Lei 1.500 se adaugă la cap. II, art. 12, «Pentru construcțiu-



nea, întreținerea și repararea podurilor, podețelor, etc. pe șoselele județene, etc.».

Lei 500 idem, idem, art. 17, «Pentru pepiniere și plantațiuni, etc.».

Lei 7.402, bani 60, întreaga alocație de la cap. III, art. 20, «Plata furniturilor automobilului județului, etc.», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare.

Lei 5.401, bani 60, se adaugă la cap. V, art. 23, devenit 22, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetul ordinar va cuprinde !

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 256.196, bani 39,

— — —

Prin decretul regal No. 1.015 din 28 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului R.-Rărat, pe exercițiu 1910 1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

#### *Bugetul ordinar*

##### La venituri

Lei 10.000 se reduc delă cap. I, § 1, art. 1, «Zecimi asupra impozitului funciar».

##### La cheltueli

Lei 500 se reduc dela cap II, § 2, art. 6, modificându i-se și redacția astfel : chiria localului serviciului tehnic.

Lei 500 se înscrie la acelaș capitol și paragraf, sub un nou art. 7, cu redacția : «Mobilier, complectarea și repararea lui», modificându se astfel și numărul de ordine al articolelor următoare.

Lei 10.000 se reduc dela cap. V, art. 26, fost 25, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

#### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 276.310.

#### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 67.000.

Prin decretul regal No. 1.032 din 28 Martie 1911, Bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Putna, pe exercițiul 1911 1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

*Bugetul extraordinar*

La venituri

Lei 50.000 întreaga alocație dela cap. I. art. 1, «Alocație dela bugetul ordinar» se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare.

*Bugetul extraordinar*

La cheltueli

Redacțiunile articolelor 1 și 2 să se întrunească într'un singur articol cu No. 1 și cu alocație de 4.000 lei, modificându-se astfel numărul de ordine al articolelor ce urmează.

*Bugetul ordinar*

La cheltuieli

Lei 10.000 se adaugă la cap. III, art. 12, adăugându-i-se și la redacție cuvintele : «Reconstrucția, repararea» și

Lei 15.000 idem, idem, art. 13, idem.

Lei 6.000, idem, idem, art. 14, idem cuvîntul «Reconstrucția».

Lei 15.000 idem, idem, art. 15 idem.

Lei 22.500 se reduc dela cap. IV, art. 23, modificându-i-se și redacția astfel : «Pentru întreținerea automobilului».

Lei 50.000 întreaga alocație dela cap. V, art 24, «Subvenție bugetului extraordinar», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al capitoului și al articolului ce urmează.

Lei 26.5000 se adaugă la cap. VI. devenit V, art. 25, devenit 24, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 363.804, bani 81.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 4.437, bani 68.

Prin decretul regal No. 1.033 din 28 Martie 1911, Bugetul ordinar al drumurilor județului Ilfov pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum a fost votat de consiliul general și cu următoarele mndificări :

La cheltueli

Lei 600 se reduc dela cap. II, § I, art. 3, suprimîndu se din statul A. diurna de 50 lei lunar prevăzută contabilului județului.

Agentul scripitelor din acelaș stat i se va fixa salariul de 300 lei lunar, fără nici o diurna.

Lei 3.600 idem, idem, idem, art. 4, suprimîndu-se din statul B. postul de secretar la serviciul tehnic cu salariul de 300 lei lunar, acesta fiind plătit din bugetul statului.

Lei 4.200 se adaugă la acelaș capitol și paragraf, art. 5, înlocuindu-se în statul C cele 8 echipe de cîte 8 lucrători, retribuiți cu 60 lei lunar pe timp de 7 luni, prin 74 cantonieri comunali pentru șoselele vicinale și comunale, retribuiți cu cîte 35 lei lunar pe tot timpul anului.

Lei 1.920 suma alocațiilor dela cap. VI, art. 37, 38, 39 și 40 se suprimă, modificîndu-se și numărul de ordine al capitolului și articolului ce urmează.

Lei 1.920 se adaugă la cap. VI, fost VII art 37, fost 41, «Fond pentru descidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetul va cuprinde ;

La venituri . . . . .	lei 815.000
La cheltueli . . . . .	» 808.465
Cu un excedent de . . . . .	lei 6.535

Prin decretul regal No. 1.034 din 28 Martie. bugetul ordinar și cel extraordinar, ale drumurilor județului Iași, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel următoarea modificare :

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

Lei 9.000 se reduc dela cap. V, art. 24, «Fond pentru descidere de credite suplimentare și extraordinare», și se adaugă la cap. III, art. 14, «Pentru întreținerea șoselelor vicinale și comunale, material și eventual manopera». devenind astfel alocația acestui din urmă articol de 59.000 lei.

Cu această modificare, bugetele vor coprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli 401.000 lei.

*Bugetul extraordinar*

La venituri . . . . .	lei 71.516 bani 38
La cheltueli . . . . .	» 55.100 » 00
Cu un excedent de lei 16.416 bani 38	

Prin decretul regal No. 1.035 din 28 Marie. Art. I. Bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Gorj, pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

*Bugetul ordinar*

La cheltuieli

Lei 7.140 se reduc dela cap. II, § I. art. 3, reducându-se la 45 din 92 numărul cantonierilor județeni a 35 lei diurnă lunar ;

Lei 504 idem, idem, idem, art. 4, suprimându-se îndemnizarea de chirie și cheltuelile de birou, de luminat și încălzit prevăzute pentru secția de conductor dela centru ;

Lei 2.352 idem, cap. III, art. 18, modificându-i-se și redacția astfel : «Asigurarea contra incendiului a clădirii serviciului central și a cantoanelor».

Lei 9.996 se adaugă la cap. V, art. 25, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări, vor coprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, 328.452 lei, 07 bani.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, 9.538 lei, 55 bani.

Prin decretul regal No. 1.066 din 31 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar a drumurilor județului Prahova pe exercițiul 1911—1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

*Bugetul ordinar*

La venituri

Lei 4.000 se înscrie la cap. II, § 3, sub un nou articol cu numărul de ordine 11, și cu redacțiunea «Subvenția Societății Creditul Petrolifer pentru refacerea podului din comuna Țintea», modificându-se astfel și numărul de ordine al articolului următor :

Lei 5900 întreaga alocație dela acelaș capitol și paragraf, art. 13, «Din vînzarea automobilului vechiu al Prefecturii, se suprimă.

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

Lei 900 întreaga alocație dela cap. II § 2, art. 8, «Indemnizație de locuință personalului administrativ după statul C» se su-

suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare.

Lei 1.066 se reduc dela acelaș capitol și paragraf, art. 9, devenit 8, «Cheltueli de cancelarie și material tehnic, etc».

Lei 1000 idem, idem, idem, art. 10, devenit 9, «Indemnizarea pentru locuință serviciului tehnic central în localul cumpărat de județ.

Lei 200 se înscrie la acelaș capitol și paragraf, sub un nou articol cu numărul de ordine 10, și cu redacțiunea : «Chiria unei magazii pentru unelte» ;

Lei 500 se reduc dela acelaș capitol și paragraf, articolul 11, «Completarea, întreținerea și repararea mobilierului» ;

Lei 4.000 se adaugă la capitolul III, art. 19, «Idem pe șoselele vicinale și comunale» ;

Lei 3000 se înscrie la capitolul V, sub un nou articol cu numărul de ordine 26 și cu redacțiunea : «Pentru repararea automobilului cel vechiu» ;

Lei 4800 se reduc dela cap. VI, art. 26, devenit 27, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare» ;

### *Bugetul extraordinar*

#### La cheltueli

Lei 2000 întreaga alocație dela cap. I art. 2, «Pentru ajutoarea văduvelor și orfanilor foștilor funcționari ai serviciului tehnic, etc.», se suprimă și se adaugă la acelaș capitol art. I, «Pentru construcția și repararea localurilor etc.» a cărui alocație va deveni astfel de 5.087 lei :

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

#### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 460.500.

#### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 5.087.

Prin decretul regal No. 1.067 din 31 Martie 1911, se aprobă ca județul Fălciu să urmeze pe timp de trei luni, pînă la 30 Iunie 1911, cu perceperea veniturilor și facerea cheltuelilor ordinare ale drumurilor acelui județ pe exercițiul 1910 1911.

Prin decretul regal No. 1.068 din 31 Martie 1911, se aprobă ca județul Vaslui să urmeze pe timp de 3 luni, pînă la 30 Iunie 1911, cu perceperea veniturilor și cu facerea cheltuelilor ordinare

ale drumurilor după bugetul drumurilor acelu județ pe exercițiul 1910-1911.

Prin decretul regal No. 1069 din 31 Martie 1911. Bugetul ordinar și cel extraordinar al căei ferate județene Ploești-Vălenii-de Munte, pe exercițiul 1911-1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și coprinzînd:

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 591.500.

*Bugetul extraordinar*

La venituri . . .	lei 114.299 bani 35
La cheltueli . . .	» 114.199 » 35
Cu un excedent de	lei 100 bani 00

Prin decretul regal No. 1.070 din 31 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Tecuci, pe exercițiul 1911-1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări:

*Bugetul extraordinar*

La venituri

Lei 18.000 întreaga alocație dela cap. I, art. 4, «Contribuirea dela bugetul ordinar» se suprimă.

*Bugetul extraordinar*

La cheltueli

Lei 18.000 se reduc dela cap. I, art. 1, modificîndu-i-se și redacția astfel: «Construirea din nou de șosele județene, vicinale și comunale, cum și construirea de poduri, podețe, canale de beton, ziduri de sprijinire și lucrări de apărare pe asemenea șosele».

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

Lei 25.000 se reduc dela cap. II, art. 12 «Pentru întreținerea șoselelor vicinale și comunale, etc».

Lei 22.000 idem, idem, art. 13, «Pentru întreținerea de poduri, podețe de lemn și de beton, etc».

Lei 24.000 se adaugă la acelaș capitol, art. 14 modificîndu-i-se și redacția astfel: «Pentru construirea unui pod peste apa Bîrladului, la punctul Podoleni, teritoriul comunei Barcea».

Lei 1000, întreaga alocație dela acelaș capitol, art. 18, «Pentru formarea unui fond necesar la construirea unui local pentru conductor» se suprimă modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare :

Lei 3000 idem, cap. III. art. 24, «Remiza de 6% cuvenită perceptorilor la încasările mai mari de 60% din rămășițele de prestații, idem, idem ;

Lei 27 000 se adaugă la cap. IV, art. 25, devenit 23, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație va deveni de 61.380 lei, 50 bani.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

*Bugetul ordinar*

La venituri . . . . .	lei 350.000
La cheltueli . . . . .	» <u>303 000</u>
Cu un excedent de . . . . .	lei 47 000

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, 27.174 lei, 59 bani.

---

Prin decretul regal No. 1.071, din 31 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Mehedinți, pe exercițiul 1911 — 1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarea modificare :

*Bugetul ordinar*

La cheltueli

Lei 600 întreaga alocație dela cap. I, § 2, art. 10, «Pentru convorbiri telefonice» se suprimă, modificându se și numărul de ordine al articolelor următoare și se adaugă la cap. IV, art. 20, fost 21, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu această modificare, bugetele vor cuprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 565 090.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 77.715 bani 65.

---

Prin decretul regal No. 1.072 din 31 Martie 1911, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Dolj, pe exercițiul 1911 — 1912, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarea modificare :

### *La cheltuelile bugetului ordinar*

Lei 15.000 se reduc dela cap. II, § 2, art. 9, modificându-i-se și redacția astfel : «Plata chiriei, încălzitului și luminatului pe 6 luni, dela 26 Octomvrie 1911, pînă la 23 Aprilie 1912, pentru încăperile ocupate de serviciul tehnic județean în noul palat administrativ, socotite a 10 000 lei pe an».

Lei 15.000 se adaugă la cap. V, art. 26, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări, bugetele vor coprinde :

#### *Bugetul ordinar*

Atît la venit cît și la cheltueli 1.008.603 lei, 60 bani.

#### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli 18.516 lei, 69 bani.

Prin decretul regal No. 1058 din 31 Martie 1911, se aprobă tranzacțiunea încheiată între Ministerul lucrărilor publice și d-na Alexandrina Em. Grădișteanu, prin care Ministerul să obligă a-i plăti suma de lei 12.000 pentru ștergerea procesului intentat de numita d-nă și isvorînd din stricăciunile și chiria imobilului din București str. Piața Amzei No. 3, ce a fost ocupate de birourile aceluî minister.

Prin decretul regal No. 1357 din 8 Aprilie 1911, se aprobă a se percepe, încă pe timp de un an, pentru trecerea pe podul plutilor pe vase de peste rîul Siret, în dreptul comunei Dolhasca, din județul Suceava, aceleaș taxe cari au fost încuviințate prin decretul regal No. 544 de la 12 Februarie 1910.

Noi, ministru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere deciziunea ministerială No. 5.743 din 9 Martie 1911, privitor la atribuțiunile administrative cu cari sunt însărcinați d-nii inspectori generali de poduri și șosele ;

Decidem :

a) Art. 3, alin. I al acestei deciziuni se completează după cum urmează :

1. Aprobarea proiectelor pentru lucrări și furnituri care să plătesc din bugetul Statului sau al județelor, sau se execută cu zile de prestație, pînă la suma de 5.000 lei.

Proiectele pentru lucrări și furnituri cari întree suma de 5.000 lei se vor aproba de minister luîndu-se și avizul inspectorului respectiv.



Verificarea acestor proiecte se va face de biurul alăturat pe lângă serviciul de inspecțiune.

b) Se adaugă :

Art. 13. Aprobarea rezultatului licitațiilor pentru vânzarea materialelor vechi scoase din serviciu, pînă la suma de 1.000 lei.

D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 30 Martie 1911.

Ministrul lucrărilor publice **B. DELAVRANCEA**

No. 7856

---

Prin decretul regal No. 1016 din 28 Martie 1911, s'a aprobat următorul *Regulament pentru transporturi de călători, bagaje, animale și mărfuri colete cu vapoarele de călători, precum și pentru transportul de călători, bagaje și animale cu vapoarele de remorcă pe linia Galați-Turnu-Severin* :

---

## PARTEA I

### **Transportul călătorilor, bagajelor, animalelor și mărfurilor colete cu vapoarele de călători**

#### *1. Călători.*

1. Transportarea regulată a călătorilor se face pe baza orarelor cari se publică înaintea punerii lor în vigoare și se afișează la timp în agenții.

Serviciul navigațiunii nu garantează însă pentru efectuarea transportării călătorilor exact la timpul fixat prin orar.

2. Prețurile de călătorie sunt prescrise de tarif. În fiecare agenție trebuie să fie afișat sau expus la un loc potrivit un extract din tarif în care să fie indicate prețurile de călătorie la porturile pentru care se eliberează biletele.

3. Pe biletul de călătorie trebuie să fie indicată distanța pentru care este valabil, clasa și prețul.

4. Eliberarea biletelor de călătorie se face în cursul ultimei jumătăți de oră ce precede imediat plecarea vapoarelor.

5. Biletele de călători nu sunt valabile decît pentru cursele și vapoarele indicate pe ele și călătorii cari nu s'au folosit de acele vapoare nu au dreptul să ceară restituirea prețului biletelor sau la alte despăgubiri.

Totuși un astfel de bilet se poate face valabil pentru primul

vapor următor, cu condițiunea ca el să fie prezentat imediat agentului pentru a face adnotația cuvenită.

6. Biletele de călătorie se vor prezenta la intrarea în vapor precum și în cursul călătoriei, la cerere, pentru controlă.

7. Dacă călătorul imediat după plecarea vaporului, și fără fi întrebat; declară controlorului că nu a putut lua bilet dela casa agenției, atunci el plătește un adaos de 10 la sută peste taxa tarifară, care adaos nu va fi în nici un caz mai mare ca un leu sau mai mic ca 10 bani de persoană

Pentru biletele emise pe bord pentru călători cari se imbarcă din porturile unde serviciul nu posedă agenții, nu se plătește nici un adaos.

8. Dacă un călător se găsește fără bilet sau cu un bilet nevalabil, el va plăti dublul taxei de călătorie pentru toată distanța ce a parcurs, dacă se poate constata portul din care călătorul s'a imbarcat. In caz cînd aceasta nu se poate constata, el va plăti dublul taxei de călătorie pentru toată distanța parcursă de vapor.

9. Călătorul care voește să treacă într'o clasă superioară a acelei pentru care este valabil biletul său, va înștiința prealabil pe controlor și dacă va fi loc disponibil pentru clasa superioară, va plăti diferența de taxă între clasele respective.

Aceste diferențe se socotesc pentru distanța dela portul în care călătorul trece în clasa superioară și pînă la portul în care este valabil biletul de clasa inferioară ce posedă.

Dacă un călător se va găsi într'o clasă superioară aceleia pentru care este valabil biletul său, el plătește dublul diferenței între clasele respective pentru toată distanța ce a parcurs în clasa mai înaltă și dacă nu poate dovedi imediat și neîndoelnic de la care port a trecut în clasa mai înaltă, el plătește dublul diferenței pentru întreaga distanța dela portul care ia vîndut biletul.

Dacă călătorul voește sa continue călătoria în clasa superioară va plăti pentru restul diferenței pentru care mai este valabil biletul său diferența între clasele respective.

10) Se permite călătorilor să întrerupă călătoria o singură dată și numai pînă la trecerea primului vapor în condițiunile următoare :

Călătorul care voește să-și întrerupă călătoria va prezenta biletul său agentului din portul respectiv, care va face pe bilet adnotația «Valabil pentru continuarea călătoriei la. . . . .», iar călătorul va pune pe bilet semnătura sa. Biletul va rămînea în de-

pozit la cassa agenției și se va libera călătorului la trecerea primului vapor, după ce însă va reproduce din nou semnătura sa pentru constatarea identității.

În cazul cînd semnăturile n'ar fi identice, biletele se anulează.

11) Persoanele cari din cauza unei boale vizibile sau a altor motive, ar putea cauza supărări celorlalți călători nu se admite la călătorie.

De asemenea se esclud dela călătorie cei aflați în stare de beție sau cari nu se poartă cuviincios.

12) Copiii pînă le 4 ani neîmpliniți sunt scutiți de plata taxe de transport.

Pentru copiii dela 4 ani împliniți pînă la 10 ani împliniți se plătește jumătatea taxei.

Pentru copiii mai mari de 10 ani se plătește taxa întregă.

Dacă mai mulți copii în etate pînă la 4 ani împliniți sunt însoțiți de o singură persoană, numai doi din ei sunt scutiți de taxă; pentru ceilalți se plătește jumătatea taxei de fiecare copil.

La cazurile de îndoeli în privința etății copiilor, se hotărăște în port de către agent, iar în timpul călătoriei de către comandantul vaporului.

13) Militarii romîni și străini în uniformă plătesc taxa pe jumătate, atît pentru parcurse simple, cît și pentru acele de dus și întors.

Ofițerii romîni și străini în activitate plătesc taxa pe jumătate chiar dacă nu sunt în uniformă, numai pot proba cassierului de bilete și controlorului vaporului identitatea lor.

14) Serviciul navigațiunii eliberează pentru unele relațiuni *bilete de dus și întors și carnete de sezon*.

Biletele de dus și întors sunt valabile :

Pe linia Galați-Brăila	} trei zile
» » Măcin-Brăila	
» » Călărași-Silistra-Ostrov	
» » Giurgiu-Rusciuc	
» » Calafat-Vidin	

• Pe linia Brăila-Sulina, cu excepțiune de relafiunea Galați-Brăila nouă zile.

Zilele pentru care biletele sunt valabile se socotesc inclusiv ziua emiterii lor.

16) Pentru linia Galați-Brăila se eliberează *carnete de sezon de clasa I-a*. Ele conțin cîte 40 bilete de călătorie, valabile fiecare

pentru orice direcțiune a acestei linii și se vînd cu prețul de 50 lei carnetul.

Aceste carnete nu sunt valabile decît în cursul anului în care s'au eliberat.

Posesori acestor carnete sunt obligați a prezenta la controlă întregul carnet, biletele detașate nefiind valabile.

Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă poate acorda reduceri de taxele de călătorie pentru transporturi în gru puri de mai mulți călători, după cum va găsi cu cale

## II. *Bagaje*

17) Prin bagaje se înțelege de regulă numai acele obiecte cari se întrebunțează de obicei în călătorii precum: cufere, geaman-tane, saci de voiaj, cutii de pălării, lăzi mici, etc., precum și orice alte obiecte și articole după aprecierea agentului portului de îm-barcare.

18) Se admit în mod excepțional, pentru a fi expediate ca ba-gajele, colete mici ambalate în mod comercial, precum și alte obiecte cari nu se pot considera ca obiecte, ca obiecte necesare pentru că-lătorie, întrucît sunt proprii pentru a fi expediate cu vapoarele de pasageri.

19) Deasemenea se pot primi, pentru a fi expediate ca ba-gaje, animale mici în colivii, lăzi, saci și alte ambalaje anoloage.

20) Nu se primesc ca bagaje și nici nu se transportă cu va-poarele de pasageri articole incendiabile, arme încărcate, praf de pușcă, precum și orice alte colete cari conțin materii lichide și ar-ticole cari pot cauza pagube într'un mod oarecare.

Vînătorilor și autorităților militare le este permis a purta cu ei arme în vapor.

21) Bagajele cari nu sunt solid și bine ambalate se pot refuza. Pe coletele de bagaje nu trebuie să se afle etichete vechi. Servi-ciul navigațiunii nu răspunde pentru pagubele cari rezultă, dacă din cauza neobservării acestei prescripțiuni bagajele se rătăcesc.

La expedierea bagajelor, agențiile sunt obligate să aplice eti-chete pe fiecare colet, cu numele agenției de destinație și numă-rul de ordine al recipisei de bagaje la care aparțin.

22) Bagajele trebuiesc predate cu cel puțin 10 minute înainte plecării vaporului.

Priminîndu-se bagajele în cazuri urgente, fără a se îndeplin.

formalitățile de expediere, serviciul navigațiunii nu răspunde pentru pierderea și vătămarea lor.

23) Pentru bagajele mici, care se poartă de călători, nu se percepe nici o taxă și nici nu se eliberează pentru ele nici o recipisă.

Asemenea bagaje rămân în paza călătorilor.

24) Taxa de transport se socotește din 10 în 10 kg. Fiecare 10 kg. începute se consideră ca complete.

Taxa de transport se compune :

a) Din taxa fixă de manipulațiune, care este de 50 bani de expedițiune în traficul dintre porturi și de 70 bani în traficul combinat cu căile ferate române.

b) Din taxa de greutate, prevăzută în tarifele bagajelor.

25) Bagajele se eliberează numai contra înapoerii recipisei de bagaje. Serviciul navigațiunii nu este obligat să constate dacă prezentatorul recipisei este în drept să ia bagajele în primire.

26) Pentru bagajele care nu se ridică pînă în 24 ore dela sosirea lor în portul de destinație, se percepe după expirarea acestui timp o taxă de magazinaj de 15 bani de colet și fiecare zi începută.

27) Dacă nu se prezintă recipisa, serviciul navigațiunii este obligat să libereze bagajele proprietarului lor, dacă el probează dreptul său de proprietate și dacă dă o declarațiune prin care să adeverească că le-a luat în primire.

28) De regulă, bagajele se eliberează numai în portul pentru care sunt destinate. Cu toate acestea, bagajele se pot elibera după cererea călătorilor, și într'un port intermediar, întrucît timpul și împrejurările permit aceasta. În asemenea cazuri, călătorul, la eliberarea bagajelor, trebuie să înapoieze recipisa.

29) Pentru bagajele pierdute, serviciul navigațiunii răspunde de valoarea lor pînă la maximum de lei 1, bani 50, de kilogram.

30) Serviciul navigațiunii nu răspunde de lipsa bagajelor, dacă eliberarea lor nu se cere în agenția de destinație pînă în 8 zile de la sosirea vaporului.

31) Toate obiectele găsite în vapoare sau în localul agențiilor și predate administrațiunii se păstrează în timp de 3 luni, După trecerea acestui termen, obiectele găsite se vînd în folosul administrațiunii.

32) Obiectele supuse stricăciunii se vînd îndată ce stricăciunea lor este iminentă.

### III *Mărfuri, colete*

33) Sunt excluse de la transport obiectele care sunt supuse debitului poștal. Aceste obiecte sunt : scrisori, ziare, hirtii de afaceri, cărți poștale, bani și titluri (efecte) precum și obiecte de orice fel pînă la greutatea de 5 kg inclusiv, expediate izolat.

De asemenea obiectele cari, din cauza volumului, greutății, mirosului sau altor însușiri nu pot fi expediate cu vapoarele de călători, precum și toate acele obiecte cari sunt excluse dela transport prin regulamentul de transport al mărfurilor colete.

34) Mărfurile admise spre transportare cu vapoarele de călători și pe baza scrisorilor de trăsură sunt supuse regulamentului de transport al mărfurilor colete, cu următoarele modificări :

Formalitățile și timbrele vamale, manifestele, taxele de cheiaj și timbrele pentru plata lor privesc pe predători, respectiv pe destinatari.

35) La mărfurile care se transportă pe linia Brăila-Sulina se aplică tariful mărfurilor colete al transporturilor între Sulina și Belgrad, fără nici o modificare.

36) Pe linia Giurgiu-Samovid nu se primesc mărfuri decît dacă sunt însoțite de un călător, în care caz se vor expedia cu recipise de bagaje

Agentul portului de predare va decide dacă poate primi sau nu asemenea mărfuri.

37) Pentru mărfurile voluminoase precum : butoaie goale, rogojini, mobile, coșuri goale, cercuri de lemn, cutii goale, mături, cărucioare de copii, mașini de gătit bucate, biciclete, ornamente, plante, găleți, coșuri de trăsură, păsări în lăzi sau în cuști, arbuști, flașnete sau piane de stradă, efecte de strămutare de orice fel, afară de cufere pline, și în general obiecte voluminoase, taxele de transport se aplică duble

De asemenea taxa minimală se va percepe dublă.

28) Mărfurile colete pot fi expediate și cu recipise de bagaje ; în acest caz ele sunt supuse taxelor din tariful de bagaje.

Mărfurile colete voluminoase expediate cu recipisa de bagaje se vor taxa cu taxele din tariful de bagaje duble.

#### PARTEA II

### **Transportul călătorilor, bagajelor și animalelor cu vapoarele de remorcă pe linia Galați—T-Severin**

#### IV. *Călători*

39) Pentru transportul călătorilor cu vapoarele de remorcă se aplică aceleași dispozițiuni regulamentare ca și pentru

călătorii transportați cu vapoarele de pasageri, întrucît ele se pot executa.

40) Pentru vapoarele de remorcă nu se eliberează bilete de călătorie decît pentru punte și aceasta numai dacă comandantul vaporului declară că poate lua călători.

41) Biletele de călătorie se eliberează din carnetul cu bilete de parcurs formular 34 N. F. R. În bilet trebuie să fie înscrisă distanța pentru care este valabil, precum și prețul,

42) Prețurile de călătorie sunt prevăzute în tariful călătorilor pe linia Galați—T.-Severin.

43) Bilete de călătorie pentru ducere și întoarcere nu se eliberează.

44) Pentru călătorii în grupuri se poate emite un singur bilet de parcurs colectiv, în care se va indica, pe lângă agenția de destinație și prețul și numărul persoanelor cari alcătuiesc grupul.

Direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă poate acorda reduceri din tazele de călătorie pentru transporturi în grupuri de mai mulți călători, după cum va găsi cu cale.

### V. *Bagaje*

45) Bagaje nu se primesc pe vapoarele de remorcă decît dacă se predau ca mărfuri colete,

Bagajele mici de mînă, care se păstrează și supraveghează de călători, se primesc.

### VI *Mărfuri colete*

46) Mărfurile colete se primesc spre expediere cu vapoarele de remorcă pe baza regulamentului și tarifului pentru transportul mărfurilor-colete aflat în vigoare.

---

## DIN DESBATERILE PARLAMENTULUI

### Desființarea fondului de rezervă a C. F. R.

În legea pentru *măsuri ce trebuiesc luate pentru eficientizarea traiului*, s'a prevăzut și desființarea fondului de rezervă a C. F. R. :

**Art. IV.** Legea dela 6 Aprilie 1889, cu modificarea din 30 Martie 1908, pentru constituirea fondului de rezervă al căilor ferate ale Statului, se abrogă. Toate cheltuelile suplimentare și extraordinare ale căilor ferate se vor face din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru astfel de cheltueli.

*Sedința Camerei Deputaților din 22 Martie 1911*

**D. C. Bacalbașa** dă citire raportului și proiectului de lege pentru ieftinirea traiului :

Proiectul de lege prezentat de d. ministru al finanțelor cuprinde o serie de măsuri în cea mai mare parte menite a ușura sarcinile fiscale ale populațiunei rurale și a contribui la ieftinirea traiului. S'a adăugat însă și vreo câteva alte dispozițiuni care sunt în legătură cu echilibrarea bugetului și urmau deci să fie supuse deliberărilor d-voastre înainte de votarea bugetului.

Al patrulea articol al proiectului prevede abrogarea legilor din 6 Aprilie 1889 și 30 Martie 1908 prin care se constituie un fond de rezervă al C. F. R.

Această abrogare se justifică prin nevoia de a supune regulilor din legea contabilității publice și controlului Parlamentului toate cheltuelile căilor ferate. Se va avea, se înțelege, grija a se prevedea în buget toate sumele trebuitoare, așa ca să nu sufere nici o stînjire administrația C. F. R.

**D. Ștefan C. Ioan**.... Ceeace urmează s'ar putea împărți în trei categorii ; mai întîiu sunt niște dispozițiuni, ca să zic așa, de



secularizarea diferitelor fonduri de rezervă, cari știți d-voastre ce importantă mare au, constituind soliditatea finanțelor.

Sunt apoi dispozițiuni de căpătuială ; pe urmă altele menite a înlătura pe unii funcționari a căror stabilitate era pînă acum asigurată prin lege.

Va fi o eftenire a traiului pentru cel numit, o colosală scumpire a traiului pentru cei înlocuiți.

Astfel, d-lor, în primul loc, se suprimă fondul de rezervă al căilor ferate, fond creiat în 1908, deci de o natură foarte recentă.

**D. I. Grădișteanu** : E inexact, la 1899; a fost modificată legea la 1908, dar fondul a fost creiat la 1899.

**D. Ștefan C. Ioan** : Iau act. Fondul acesta e menit ca drumurile noastre ferate din propriile lor fonduri să poată executa lucrările urgente pe cari au asolută nevoie, precum și lucrări cari n'ar putea fi executate din veniturile ordinare ale statului.

Numai în 1908 cu acest fond de rezervă, alimentat prin reținerile de 20%, asupra veniturilor căilor ferate, s'au făcut foarte multe îmbunătățiri, cam de vreo 7 milioane ; un milion s'a dat pentru linia Galați-Bârlad. Din acest fond s'au făcut gări, halte, linii de garaj, construiți și consolidări de poduri, reparațiuni, expropieri, o sumă de lucrări importante, cari de sigur, nu s'ar fi putut face cu înlesnire și promptitudine dacă n'ar fi existat acest fond de rezervă. Acest fond ar fi prins bine la 1901 când s'au făcut multe reduceri la căile ferate reclamate de necesitatea imperioasă a momentului și cînd guvernul de atunci a fost supus pentru aceasta la critici pe cît de nedrepte pe atît de aspre.

Pe viitor, căile noastre ferate, cărora li s'a pus acum în buget circa 2 milioane pentru lucrări, nu vor mai avea la dispozițiunea administrațiunii lor, așa de importantă în Stat, fonduri pentru lucrări extraordinare și urgente îndestulătoare și vor fi nevoite să aștepte noile bugete sau deschideri de credite. Și acesta pentru ce ?

Adevăratul motiv e că îi trebuie d-lui ministru ca să echilibreze bugetul cîteva milioane.

Ca pretext, găsăm, în expunerea de motive, că guvernul do-rește să controleze mai de aproape aceste cheltueli, pentru cari «este răspunzător în fața Regelui și a parlamentului».

Cred că, după cît știu, nu s'a constatat pînă acum nici o abatere, nici o incorectitudine la căile ferate, ca să fie nevoia a se ridica acest fond de rezervă de acolo și a se pune sub un control

*atit de riguros*. S'au cheltuit, ce e drept, milioane, dar s'au făcut lucrări în bune condițiuni și nimeni n'a avut a se plînge. Deci, nici o considerațiune nu eră care să facă pe guvern a luă asupra sa acest fond de rezervă al căilor ferate pentru a-l cheltui.

Sistemul acesta de a se pune în circulațiune fondul de rezervă al diferitelor administrațiuni, fond de prevedere, fond pentru zile negre, fond care constituște tîria finanțelor țării, este un sistem pe care îl credem foarte greșit. Protestăm în contra acestui sistem cu aceeaș energie cu care am protestat la 1900, cînd iarăși d. Carp, urmărind aceeaș politică financiară, a vîndut capitalul, partea Statului, dela Banca Națională, a amanetat în condițiunile cunoscute hîrtia de țigară și eră gata să mai pună în circulațiune, să mai lichideze și alte «disponibilități», cum se numea pe atunci, averea Statului.

. . . . .

**D. I. Grădișteanu...** Trec la altă ordine de idei, la altă lege: este vorba de articolul din legea prin care se desființează fondul de rezervă al căilor ferate.

D-lor, precum știți fondul de rezervă al căilor ferate, înființat prin legea din 1889 și modificat printr'o lege din 1908, avea pînă azi două scopuri deosebite: pe de o parte, ca din el să se plătească toate întrecerile și cheltueli ale căilor ferate, iar pe de altă parte, să se facă cu el lucrări de îmbunătățiri de o însemnătate ceva mai mare cari sînt trebuincioase rețelei existente a căilor noastre ferate.

D-lor n'a fost în tot-deauna așa. Pînă la 1908 fondul de rezervă n'avea de cît un singur scop; acela de a se face îmbunătățiri de o însemnătate oare-care pe rețeaua căilor ferate în ființă, căci întrecerile de cheltueli se mandatau din veniturile bugetare ale anului și pe urmă se făcea un buget rectificativ, care trecea prin Cameră și prin care se aproba întrecerile de cheltueli.

D-lor, după 1908 s'a desființat sistemul bugetelor extraordinare și s'a dat tot în sarcina fondului de rezervă plata întrecerilor de cheltueli cari se întîmplă la deosebitele articole bugetare ale căilor ferate.

Prin desființarea acestui fond de rezervă, pe de o parte, nu se va mai putea face față întrecerilor bugetare, căci tot anul acesta, tot acum, ați votat o modificare a legii contabilității, care a fost votată și de Senat și care este acum împărțită în Cameră, prin care pedepsiți și faceți răzpunzători pe acei cari ar ordonanța dintr'un articol bugetar peste prevederile bugetare.

**D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe :** Da.

**D. I. Grădişteanu :** Deci, în urma acestei legi, sistemul bugetelor rectificative, aşa cum se practica înainte de 1908 pentru căile ferate, nu mai este cu putinţă, pentru că nimeni nu va mai îndrăzni şi nu va mai putea să mandateze atunci când un articol bugetar va fi sleit.

**D. Petre. P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe :** Da.

**D. I. Grădişteanu :** Deci în urma desfiinţării fondului de rezervă nu se va mai putea nici întrebuiţa sistemul actual care a început la 1908, pentru a se plăti din fondul de rezervă întrecerile peste alocaţiunile prevăzute în buget, nici sistemul anterior care consta în bugete rectificative, ordonanţarea peste articolele bugetare fiind oprită.

Atunci întreb : ce se vor face când vor fi întreceri ? — şicind nu vor fi întreceri ? — căci întreceri sunt întotdeauna, domnule prim-ministru. Intr'adevăr, ştiţi prea bine că administraţiunea căilor ferate se deosibeşte în totul de celelalte administraţiuni, mai ales în ceea ce priveşte cheltuelile. Este peste putinţă ca să întocmeşti un buget al căilor ferate în aşa fel, încît să nu ai la unele articole întreceri şi întreceri insemnate, adesea ori foarte mari.

De exemplu ; combustibilul. E peste putinţă de prevăzut cît combustibil se va întrebuiţa într'un an, pentru că combustibilul atîrnă bine înţeles de trafic, dacă e recolta mare, dacă e trafic însemnat, negreşit că şi articolul bugetar pentru combustibil nu va ajunge şi vor fi întreceri de sume cîte-odată mari ; cîte odată un milion, un milion jumătate, nu cîte va mii de lei. Acelaş lucru cu unsoarea şi cu o sumă de alte lucruri. Pentru ridicatul zăpezii, ţin minte, e de obicei în bugetul căilor ferate o alocaţiune de 350.000 de lei. Sunt ani în cari această sumă se anulează şi rămîne economie pentru că nu ninge. Dar au fost ani în cari s'au cheltuit două milioane în loc de 350.000 de lei pentru ridicarea zăpezii. Ei bine, d-le prim ministru, ce o să faceţi ? Ştiu că veţi zice : să se facă un buget care să ajungă ; — dar e peste putinţă să se facă la căile ferate un buget de aşa fel.

**D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe :** E foarte cu putinţă. Dacă se face în Franţa, în Germania şi Austria, trebuie să să poată şi la noi.

**D. I. Grădișteanu** : În Franța, despre ce vorbiți? Vorbiți de Stat sau de companii?

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe**: De Stat și de companii.

**D. I. Grădișteanu** : Companiile au toate fonduri de rezervă.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Nu așa ca la noi, veți vedea.

**D. I. Grădișteanu** : Aici să-mi dați voie să știu mai puțin decît d-voastră, dar să știu și eu pe lingă d-sa.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Așa și așa, îți dau voie. (Ilaritate).

**D. I. Grădișteanu** : Tot e bine, tot e un început. În Franța, la Stat — și D-zeu știe dacă statul francez poate fi citat ca model în cece privește exploatarea căilor ferate — la Stat nu e fond de rezervă, e adevărat, dar direcția căilor ferate a Statului e în drept a mandata ori cit din bugetul anului curent, căci nu există legea pe care ați votat-o acum, d-le Carp, așa că poate să cheltuească ori cit din venitul anului curent, rămînînd să justifice în urmă.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Nu, nu, nu e așa.

**D. I. Grădișteanu** : Așa e. Companiile celelalte din Franța au toate fond de rezervă. Ați citat Germania și Prusia; ei bine, în Prusia și în Austria și în toate Statele germane nu au fond de rezervă, care să se cheme fond de rezervă, dar au un fond care se chiamă fond pentru îmbunătățirea căilor ferate; în realitate, însă e tot una, un fond care se ia din venit, care se pune la o parte și care nu se anulează la sfîrșitul anului ca celelalte credite bugetare.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Fondul de rezervă cum era la noi era pur și simplu o sustragere a banului Statului de la controlul Parlamentului. Ei bine, aceasta nu o vreau.

**D. I. Grădișteanu** : D. Carp ne vorbește de controlul Parlamentului.

Ei bine, fondul de rezervă era sustras de la controlul Parlamentului. Iar celălalt buget al căilor ferate, în afară de fondul de rezervă, așa este că nu este sustras de la controlul Parlamentului, și întreb, și pot să am ca martor *Monitoarele Oficiale* de 25—30 ani încoace: în ce s'a manifestat pînă acum controlul Parlamen-

tului în ceea ce privește bugetul celălalt al căilor ferate, fiindcă este vorba de un control ce nu s'a manifestat niciodată, mi se pare că este a se vorbi de un lucru inexistent, n'am văzut ca Parlamentul nostru pînă acum să fi schimbat vre o țifără din autoritatea lui.

Apoi, d-lor, chiar în bugetul căilor ferate nu sunt sume, articole globale, ce cuprind sume pînă la 11 milioane, cum este combustibil, material, și dacă se poate admite de Parlament un articol global de 11 milioane, de ce să nu se admită unul de 6 milioane? În ce controlul Parlamentului este mai eficace și mai real, cînd este vorba de articole, ca cel de combustibil și de materiale, care cuprind global 11 milioane, și în ce ar fi mai puțin real cînd fondul de rezervă s'ar trece global în bugetul căilor ferate?

Acest argument s'a dat pe vremuri, cînd un alt personagiu, care era departe de a avea ideile de ordine și de Stat ale d-lui Carp, repauzatul Palladi, a susținut această teză la discuția înființării fondului de rezervă; dar atunci Palladi era liberal dizident, și era departe de a reprezenta principiile de ordine și autoritate în Stat, era mai mult un fel de demagog, și tot acest argument îl da și el că se sustrage de la controlul Parlamentului fondul de rezervă.

D. Marghiloman, care era ministru de lucrări publice, și care cred că împărtășește în multe privințe ideile d-lui Carp, d. Marghiloman a combătut atunci pe d. Palladi și a arătat că la urma urmei această sustragere este o glumă. Prin urmare, vedeți, d-le Carp, că am cu mine alături și pe d. Marghiloman.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe:** Ba nu.

**D. I. Grădișteanu:** D. Marghiloman poate să-și fi schimbat părerile, dar *Monitorul* însă este tipărit de atunci și nu se mai poate schimba.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe:** Când vom discuta o să ai o surprindere agreabilă. Drumurile de fier o să fie administrate și cu sistemul meu.

**D. Grădișteanu:** O să fie administrate cu sistemul d-tale încă un an sau doi, pentrucă mai sunt 5 milioane și jumătate din fondul de rezervă, dar după ce se va isprăvi acest fond de rezervă, ași vrea să știu cum o să puteți să mai administrați?

**D. Petre P. Carp, președinte consiliului și ministru de finanțe:** Iți rezerv o surprindere agreabilă.

**D. I. Grădișteanu :** Nu pot să vorbesc de cât de lucrările cari se știu și se văd ; nn pot să vorbesc de neprețuitele lucruri pe cări poate să le aibă d. Carp în capul d-sale.

**D. Președinte :** Fiind aproape orele 6, vă întreb dacă mai aveți mult pînă să terminați.

**D. I. Grădișteanu :** Eu am cerut ca să lăsați pe mine continuarea. dar ați vrut să faceți act de autoritate. obligindu-mă să vorbesc.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe :** Să prelungim ședința pînă va isprăvi d. Grădișteanu.

**D. I. Grădișteanu :** Nu e nevoie de prelungire ; voi termina pînă la orele 6.

Cu desființarea fondului de rezervă și cu noua lege modificatoare a legii contabilității Statului, mă întreb : cum se va putea face față nevoilor căilor ferate ; fiindcă, odată, nici sistemul vechiu nu se mai poate întrebuița, nici cel nou, căci se desființează fondul de rezervă. Cum vă spuneam adineauri, deocamdată nu se va simți, poate la anul pe vremea această, poate să vină d. Carp să spună : ai fost prooroc mincinos, iată că a mers căile ferate. O să mai meargă, căci mai sunt  $5\frac{1}{2}\%$  milioane, dar cînd se vor sfîrși aceste milioane ?

**D. N. P. Ianovici :** Sînt toate angajate ; nu mai există nimic.

**D. I. Grădișteanu :** Poate că știți mai bine de cât mine, căci eu știu ce era ; acum ce este n'am avut mijloacele d-voastre de investigațiune ca să știu.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe !** În orice caz, pe ceie 5 milioane nu contați, căci nici eu nu contez ! (Ilaritate).

**D. I. Grădișteanu :** Și mai rău ! Dar, d-lor fondul de rezervă nu slujea numai pentru a plăti neajunsurile capitolelor bugetare. Fondul de rezervă era mai ales trebuincios pentru a face lucrări de oare care însemnătate cari nu se pot face totdeauna cu creditele extraordinare, pentrucă, d-lor, ce administrațiune ar fi aceea ca, pentru cumpărarea a două locomotive de cutare tip pentru linia cutare, sau a 10 vagoane cisterne de petrol, ori a 5 vagoane postale, sau a cîteva vagoane clasa treia, să vii cu un proiect de lege în Cameră.

O administrațiune comercială ca aceea a căilor ferate nu poate să meargă fără un fond disponibil însemnat cu care să poți face

față trebuințelor de tot soiul ca : material rulant, consolidări de poduri, sporiri de garajuri, diguri, etc. Și atit de adevărat este, d-lor, lucrul acesta, în cît la începutul răscumpărării căilor ferate de către Stat, cînd s'au luat în stăpînire, chiar de atunci. deși nu era o lege, s'a simțit nevoia unui fond de rezervă și de fapt s'a destinat un milion și jumătate din veniturile fiecărui an ca fond de rezervă. D. Marghiloman, singur, în discuțiunea care a fost la înființarea fondului de rezervă la 1889, zicea că sau întîmplat cazuri în cari un pod șubred a rămas neconsolidat, punînd în pericol viața călătorilor, trebuind să se aștepte 8 sau 9 luni pînă să poată convoca Camera, căci este învederat că nu se poate convoca Parlamentul pentru reparațiunea unui pod sau pentru comanda unei locomotive.

Este o incompatibilitate absolută, d-lor între această administrațiune a căilor ferate și un buget fix, întocmit în felul bugetului instrucțiunii publice sau al ministerului de război.

Este de neapărată nevoie ca să fie un fond la căile ferate, din care să se poată face îmbunătățiri, fond care să nu fie supus formelor obișnuite pentru deschiderea creditelor ori fluctuațiunilor bugetare. Și, d-lor, dați-mi voie să spui că la noi mai ales s'a văzut cît este de prețios fondul de rezervă, căci dela 1900 și pînă la 1905, dacă n'am fi avut fondul de rezervă, căile ferate ar fi încetat a mai umbla. Și, d-lor, știu că o să ziceți că o să prevedeți un fond mai mare în bugetul Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare, dar, d-lor, nu este acelaș lucru, întiiu : pentrucă n'o să prevedeți o sumă destul de mare, în al doilea rînd nu este acelaș lucru fiindcă este pentru toate ministerele, și nu se știe dacă acest fond, poate prevăzut în concepțiã d-voastre pentru căile ferate, n'o să fie luat de ait minister, fiindcă știți ce se întîmplă cu guvernele? De obicei cel mai puternic ia partea leului și nu totdeauna miniștrii lucrărilor publice sunt cei mai puternici într'un guvern, și atunci mă tem că fondul prevăzut, poate în mîntea d-tale pentru căile ferate, să nu fie luat de alt ministru și căile ferate să rămînă fără cele trebuincioase.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe :** Dar eu unde sunt ?

**D. I. Grădișteanu :** Legea este făcută numai pentru ministerul d-tale ?

Este făcută pentru toate ministerele.

**D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe :** Dar eu am s'o aplic.

**D. I. Grădişteanu :** N'o s'o aplici totdeauna.

**D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe** Pină atunci regulăm noi.

**D. I. Grădişteanu :** Legea este lege ; nu este făcută în vederea cutărei persoane, care se află ministru de finanţe sau prim-ministru.

Vedeţi, dar, că este o foarte mare greşeală desfiinţarea fondului de rezervă, fond de rezervă care de altfel există în toate ţările, d-le Carp, sub o formă sau alta. Incă odată vă spuneam că în Prusia şi Bavaria şi în toate statele Germaniei, există sub forma de fond de îmbunătăţire ; în Austria asemenea. În alte ţări poartă chiar numele de fond de rezervă ; dar pretutindenii nu se poate concepe o vastă administraţie comercială, ca o administraţie de căi ferate, de câteva mii de km., fără un fond de rezervă de mai multe milioane, care să poată face faţă nevoilor neobişnuite şi neaşteptate.

Se întâmplă, d-lor, lucruri extraordinare, se întâmplă unele inundaţii cum s'au întâmplat inundaţiile din Banat, cari strică o linie şi face pagube de 4 5 milioane. Ce veţi face d-voastre cu fondul de deschidere de credite suplimentare şi extraordinare ale Statului ? Veţi putea lua 4--5 milioane pentru a face faţă nevoilor ?

Se întâmplă înzăpeziri, se întâmplă fel de fel de lucruri cari să poată ţine în loc o administraţie ca a căilor ferate şi în vederea cărora trebuie să aibă neapărat un fond însemnat de prevedere. D-lor, acestea erau consideraţiunile pe cari le scurtez, fiindcă orele sunt înainte şi nu voi să abuzez de răbdarea Camerei şi de răbdarea d-lui Carp...

**D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe :** Eu sunt foarte răbdător !

**D. I. Grădişteanu :** De aceea încheiu rugîndu-vă, pentru aceste consideraţii, să nu faceţi greşeala aceasta de a suprima fondul de rezerva, fiindcă cred că aci nu sunt ca în multe alte chestiuni două păreri contrarii, una pentru desfiinţare şi alta contra desfiinţării. Pentru desfiinţare nu sunt decît acei cari nu cunosc de aproape administraţiunea căilor ferate. Contra desfiinţării sunt toţi acei cari s'au frecat cu această administraţiune şi cari cunosc nevoile ei.

De aceea vă rog ca, urmărind chimera ieftenirii traiului, să



nu faceți aeeastă mare greșală, de a da o lovitură de moarte celei mai bune administrațiuni din țara noastră!

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Dar nu dau nici o lovitură!

**D. președinte** : D-lor, ridic ședința. Ședința pe mâine la ora 1 d. a.

*Ședința Camerei Deputaților din 23 Martie 1911*

**D. Take Ionescu...** Tot așa cu fondul de rezervă al căilor ferate. D. Grădișteanu a dezvoltat chestiunea eri foarte pe larg, cu o competență pe care nimeni nu i-o poate tăgădui. Dar este un punct asupra căruia îi atrag atențiunea și care a fost uitat în discuțiunea de eri. Nu trebuie să fie uitat că fondul de rezervă al drumurilor de fier fusese compromis încă de anul trecut, prin concepția d-lui Costinescu, pe care am criticat-o atît în Cameră, cît și d. Grădișteanu în Senat: ca, pentru un împrumut special pentru materialul de drum de fier, anuitatea aceluî împrumut să fie trecută în socoteala fondului de rezervă, în loc să fie trecută anuitatea în socoteala serviciului datoriei publice a Statului, așa că fondul de rezervă era în parte redus cu acea anuitate, dacă nu mă înșel la vreo 2.500.000 lei.

Eu însă mă așteptam dela creatorii fondului de rezervă fiindcă el a fost creat la 1889 — dela cei cari criticaseră suspendarea alimentării fondului de rezervă, în vremea de criză din epoca economiilor, mă așteptam ca acest fond de rezervă, în loc să fie suprimat, să fie, dimpotrivă, restabilit astăzi, în urma atacului pe care l'a făcut anul trecut d. Costinescu.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministrul de finanțe** : Așa are să și fie!

**D. Take Ionescu** : Cum are să fie?

Ai înlocuit fondul de rezervă cu un spor al fondului pentru creditele suplimentare; dar cînd vom veni la examinarea bugetului sper să dovedesc d-lui ministru de finanțe că a făcut tocmai bugetul pe care d-sa l-a criticat anul trecut.

A vrut să fie așa de consecințe cu d-sa, încît după ce anul trecut a anunțat că bugetul în curs va da un deficit ne 20 de milioane, pe cînd el dă un excedent de citeva milioane, vrînd să nu iasă — cum să zic? — profet după Christos. numai în ceea ce privește prevederile bugetare, ci să iasă din profet pentru toate, a făcut

un buget absolut contrariu discursului său de anul trecut. Așteptați pînă Luni ca să vă demonstrez și aceasta.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe** : Amîna ! (Ilaritate).

**D. Take Ionescu** ; D lor, și asupra acestui punct al fondului de rezervă mă rezerv pentru a vorbi mai pe larg altă-dată. Dar să stabilim un lucru : să nu vă închipuiți că aci este chestiune de o altă concepțiune financiară sau 'politică ! In suprimarea subvențiunei Casei de pensuni, în suprimarea fondului de rezervă al căilor ferate, nu este altceva decît un meșteșug de echilibrare bugetară, atît și nimic mai mult.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe...** Vin acum d-lor la fondul de rezervă al drumurilor de fier. Sunt acuzat că vreau să suprim fondul de rezervă al drumurilor de fier ; sunt acuzat că sunt absolut în necunoștința de cauză cînd vreau să fac aceasta. Sunt recunoscător d-lui Grădișteanu că a binevoit să aducă la cunoștința mea lucruri la cari nu mă gîndeam. Așa, de exemplu, mi-a spus că este mai scump dacă transporti o mie de tone decît 10 tone și că acest trafic mai mare cere mai mulți cărbuni și mai mult ulei și că, deci, sunt sume cari trebuesc adăogate. Primesc învățătura dela ori și cine și exprim d-lui Grădișteanu recunoștința mea că mi-a adus aceasta la cunoștința ; dar chestiunea nu este tocmai aici ; căci, d-nii mei, e curios lucru la căile ferate : cînd cer parale ca să cheltuiască fără nici o regulă, atunci ei sunt «întreprindere comercială», cînd este să dea venit, atunci este așezămînt de Stat ! (Ilaritate), și nu mai este întreprindere comercială. (Aplauze prelungite, ilaritate).

Întreprindere comercială ? Foarte bine, d-nii mei, întreprindere comercială. De 11 ani încoace căile ferate au primit sub diferite forme 325 milioane ; 325 milioane ca chestiune comercială, reprezintă, după tariful împrumuturilor noastre, aproape 18 milioane pe an. Suitu-s'a venitul net al căilor ferate în acești 10 ani cu 18 milioane ? Nu. Apoi ce fel de întreprindere comercială este aceasta care cheltuește 325 milioane și care nu raportează decît poate 1 sau  $1\frac{1}{2}\%$  ? Evident că este o proastă întreprindere comercială. (Aplauze). Dar, d nii mei, lucrul nu e așa. Să nu mi se vorbească nici de întreprindere comercială, să nu mi se vorbească nici de instituțiune de stat. Recunosc că drumurile de fier nu pot să aducă atît, cînd sunt administrate de Stat, cît ar putea aduce dacă ar fi

administrare de o societate privată. Și recunosc că publicul are dreptul să beneficieze, fiindcă el a făcut sacrificii, și trebuie să beneficieze mai mult de sacrificiile pe cari le-a făcut Statul decât n'ar putea beneficia dacă acele sacrificii ar fi fost făcute de o companie străină. Prin urmare, să nu credeți că este o critică absolută când am arătat disproporția care există între sacrificiile pe cari le face Statul și veniturile căilor ferate. D-lor, odată ce am recunoscut aceasta atunci am dreptul să zic: foarte bine, dar atunci un lucru cel puțin îl cer, ca eu, Stat, care fac sacrificii, să văd cum se administrează, cum se face controlul. Să știu eu, milioanele acelea s'au cheltuit ele cum trebuiau să se cheltuiască?

D-lor, ași putea cita exemple: un pod care trebuia să coste 10.000 lei a costat 100.000, pantru că a fost făcut cu picioare de granit! Atunci, n'am eu dreptul să mă întreb: dar pentru aceasta am făcut eu, Stat, sacrificii? Mi s'a raportat un lucru foarte exact, care nu atinge de fel, o spun sus și tare, onorabilitatea inginerilor noștri. Când s'a deschis calea ferată dela Ocna la Palanca, s'a făcut o recepție la graniță și acolo au fost invitați ingineri austriaci cari să vadă linia. Inginerii austriaci au venit, au fost foarte bine primiți, au urmat conversațiuni de camarazi între inginerii austriaci și inginerii noștri, și unul din inginerii noștri, adresându-se unui inginer austriac, îi zice: ei, ce zici de linia noastră? — Foarte frumoasă, dar dacă am fi făcut-o noi, pe noi ne-ar fi destituit guvernul de a doua zi! (Aplauze, ilaritate).

**O voce:** Dar linia n'a făcut-o căile ferate, a făcut-o ministerul lucrărilor publice.

**D. I. Grădișteanu:** D-le Carp, linia ungurească costă mai scump decât a noastră în proporțiune.

**D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe:** Acum care este mijlocul Statului de a exercita un control? Mijlocul Statului de a exercita un control este de a nu admite în buget țifără globală, fără specificare. De ex.: când la ministerul de interne se prevede în buget o sumă de 3.000.000 la serviciul sanitar, în mod global, pentru rufe și medicamente, aceasta este un lucru care nu cadrează cu un buget bine stabilit. Când la căile ferate ni se cere o reducere de 20% asupra venitului pe care îl face, să zicem o sumă de 5 sau 7 milioane. fără ca să am specificarea cheftuelei acestei sume, aceasta nu cadrează cu un buget bine stabilit. (Aplauze).

Ceeace am făcut pentru ceilalți am făcut și pentru căile ferate, Eu nu admit case speciale, nu admit resurse speciale, nu admit excedente speciale! Toate resursele aparțin Statului, toate cheltue-lile aparțin Statului! Eu nu admit ca Statul să fie în deficit, iar Casa pensiunilor să fie în excedent; nu admit ca armata să nu aibă cele trebuincioase, iar căile ferate să aibă un fond de atâtea milioane, de care dispune cum vrea și când vrea. (Aplauze).

Ceeace spun eu este atât de adevărat, încît aceasta este me-toda care se urmează în Statele celelalte. Și germanii știu cum că drumurile de fier, deși un așezămînt de Stat, dar totdeodată sunt și o întreprindere comercială. Știu și ei că le trebuie un fond de rezerva, dar pentru aceasta nu le-a dat o sumă globală ca să uzeze după plac. A zis: atunci cînd stabilești bugetul, ai să stabilești tot odată și ai să-mi specifici cheltuelile eventuale cari pot proveni, fie din sporirea traficului, fie din diferite întimplări ca inundațiuni și altele. Atunci, eu știu, cînd fixezi de mai înainte care este acest fond de rezervă, eu știu la ce am să mă pot expune și pentru ce cheltuești.

Și dacă pentru o creștere de trafic ceri mai mult la cărbuni, țifra pe care ți-o voi da-o ai să o întrebuințezi numai pentru cărbuni, iar nu dacă cumva traficul va fi mai mic și nu vei mai avea nevoie să întrebuințezi această sumă pentru cărbuni, să o întrebuințezi în sporiri de lefuri, de diurne, sau de altele, cum fac acum căile ferate. (Aplauze). Așa, cu sistemul de azi nu se poate face nici un control serios. (Aplauze). Și fiindcă vremea era scurtă am zis d-ului Cottescu: eu nu mai pot primi sistemul acesta. El este contrariu cu întregul meu mod de a vedea, căci eu nu admit un buget cu fonduri speciale, cu resurse speciale și cu excedente speciale. Eu îți cer d-tale să-mi spui în preliminar, în bugetul d-tale, care sunt nevoile eventuale și probabile ale drumurilor de fier, în afară de bugetul care îl ai d-ta. D. Cottescu mi-a răspuns: timpul este prea scurt, acum nu am să pot să fac această. Atunci am zis: pentru anul acesta am prevăzut o sumă oarecare, îndestulătoare, cred eu, pentru aceste nevoi întimplătoare. Dar vă rog, ca în bugetul anului viitor, d-ta să vii cu bugetul d-tale, care are să cuprindă într'însul și toate sumele eventuale pe cari caile ferate vor avea a le cheltui. (Aplauze).

Atunci cu sistemul acesta știu că nu am aface cu un venit global. Știu că dacă fixați că am să cheltuesc pentru cărbuni atât

și atît, suma aceea pentru cărbuni ar e să fie întrebuițată, și dacă nu e întrebuițată pentru cărbuni, îmi revine mie, Stat, care am dat suma aceasta și atînci controlul e posibil. Drumul de fier va avea ce e al lui și aceea recunosc că e al lui, și Statul va avea ce e al lui și ceace d-voastre să recunoașteți că a al lui. (Aplause.)

.....  
*Sedința Senatului dela 30 Martee 1911*  
.....

— **D. C. Broșteanu-Urdăreanu** *raportor*, cetește raportul și proiectul de lege relativ la *eftenirea trailului* :

4) Să se abrobe legea din 1889 pentru constituirea fondului de rezervă al C. F. R., rămînînd ca toate cheltuelile suplimentare și extraordinare ale acestei administrații să se facă din fondul bugetar destinat pentru astfel de cheltueli.

Este necesară abrogarea acestei legi, pentru că și administrația căilor ferate trebuie să fie supusă regulilor contabilității publice și controlului Parlamentului. Cu acest mijloc nu se va stînjeni întru nimic mersul regulat al acelei administrații, putîndu-și face toate cheltuelile cu fonduri bugetare; guvernul va fi numai în măsură să-și poată da seama mai bine de modul cum se fac asemeni, cheltueli pentru cari este răspunzător în fața Regelui și a Parlamentului.

.....  
*Sedința Senatului dela 31 Martie 1911*  
.....

**D. M. G. Orleanu...** Să trecem acum la fondul de rezervă al căilor ferate.

Fondul de rezervă a fost creat de d-voastră la 1889; este drept că a fost modificat, dar d-voastră sunteți acei cari ați crea fondul acesta de rezervă. De ce ați deslințat fondul de rezervă, fond care îl găsiți funcționînd în alte țări? Pentru că este cert un lucru, că o administrație de căi ferate nu este numai o administrație de Stat, este o administrație comercială și trebuie să fie organizată ca orice întreprindere comercială, altfel întîmpină greutăți mari. Un exemplu: d. Lahovari ște că prin legea pentru consiliul superior de comerț se hotăra ca nici un tarif de căi ferate, și pentru serciul maritim și fluvial, nu se putea face decit prin secția tarifelor

al acelu consiliu ; iar modificările aduse tarifelor nu se pot pune în aplicare decît în un termen arătat în lege, termen cu care dela decizia consiliului în cele dintîi zile a venirii mele la minister a fost chemat a lua parte la discuția din secția tarifelor, și ne-am găsit în fața unei reclamații din partea serviciului fluvial și serviciului maritim român, în care se spunea că prin dispoziția de mai sus aceste servicii vor suferi, pentru că în această lege se zice categoric : că nici un tarif nu poate fi făcut fără autorizarea acestui consiliu și că tariful, pentru ca să fie făcut sau modificat, trebuie timp. Că această dispozițiune dacă pentru căile ferate poate avea un inconvenient mai mic, pentru serviciile de navigațiune el este dezastros, pentrucă ele nu au monopolul transporturilor cum îl au căilor ferate, și supuse concurenței celorlalte companii de navigație. Iși închipuiește cineva cînd concurența se ivește și este vorba de cine lasă cîtiva bani mai ieftin la tonă, directorii serviciilor noastre să le răspundă : așteptați să refer la București, să se convoace consiliul superior și după ce el va da învoirea lui, dacă o va da, și după ce va trece și termenul legal pentru ca decizia să devină definitivă, apoi îți vom transporta marfa, pentrucă vezi d-ta eu conduc o instituție de Stat, deși comercială, și avem tarife fixe. Nu-i așa că ar fi extraordinar ? Și d. Lahovari a recunoscut că așa este. Și atunci am modificat prin regulament dispoziția aceasta și am dat puțină directorilor acelor servicii ca să încheie contracte de navluri pe prețul pe care îl vor crede de cuviință, avînd în vedere prețurile concurenților ce s'ar ivi.

Prin urmare, totdeauna cînd este vorba de o instituție comercială a Statului, trebuie să punem o administrație comercială. Nu înțeleg ca atunci cînd vine o petiție la navigația fluvială, maritimă, etc., să se întîrzieze răspunsul sau să fie asvirlită la cos, deși ar fi cuprinse în ea lucruri de mare importanță, numai pentrucă nu era timbrată.

Să mă întorc la fondul de rezervă, de ce s'a creat el ?

S'a zis că țara noastră de multe ori are crize mari, de multe ori se găsește în greutăți de a face față nevoilor, cum a fost la 1899 și 1904, ar fi fost o altă dovadă despre aceasta dacă nu am fi avut grija dela 1901 să începem cu economii. Acest fond de rezervă servea atît pentru cheltuelile neprevăzute cît și pentru nevoile de tot felul cari se iveau în cursul anului și mai servea și pentru cheltuielile suplimentare pe cari marele trafic din cursul anu-

lui le-ar fi putut ocaziona, pentrucă orice trecere a venitului căilor ferate peste cifra bugetară, din cauza măririi tarifului, aduce o urcare a cifrei cheltuelilor peste cifra bugetară, porțională de altfel cu urcarea. Și acuma d-voastră veniți și suprimați fondul de rezervă. Par'că ați declarat războiul tuturor disponibilităților Statului.

Ați băgat toate fondurile în bugetul ordinar. Pentru ce ? Pentrucă d. Carp a zis : toate fondurile trebuiesc să fe înscrise în bugetul Statului, nu trebuie să existe fonduri speciale. Așa o fi pentru toate instituțiile publice pentru averea Statului, nu însă și atunci când este vorba de o instituție comercială, care trebuie să aibă reguli speciale, care trebuie să aibă elasticitate în mînuirea banilor, căci nu se poate în asemenea instituții comerciale să se aștepte cu operațiunile pînă cînd Corpurile legiuitoare să dea aprobare de cite ori vor avea nevoie să facă o lucrare garecare.

D. Carp dă ca motiv a acestei măsuri neputița de a avea un control serios, cum și risipa ce s'ar face cu acești bani cu cari se plătește personal și așa mai departe.

Am întrebt : cum fondul acesta de rezervă s'a cheltuit ? Cheltuelile se făceau cu formele cu cari se deschide un credit extraordinar, adică se făceau printr'un jurnal al ministrului, aprobat de consiliul de miniștri, prin urmare. rămîne acelaș control ca și pentru creditele extraordinare. Atunci de ce vorbe de felul acesta, că nu este control ? Că starea aceasta trebuie să dispară, etc.

De altmintrelea găsiți că trebuie un control mai mare ? Nu aveți decît să faceți formalități mai grele, dar nu privați calea ferată de acest fond. Să vă dau un exemplu de cum s'au făcut cheltuielile din acest fond de rezervă dela înființarea lui.

Anul acesta la venituri erau trecute 85 milioane, iar la cheltuieli 56 milioane. Probabil vom avea la venituri 96 milioane și la cheltuieli 60 milioane. Diferința la venituri 10.500.000, pentru cari trebuiau făcut chehltuieli suplimentare de 3.800.000. De unde s'a luat ? Din fondul de rezervă.

Vreți să vedeți acum cum s'a cheltuit acest fond, care dela 1889 pînă azi s'a urcat la 51.795 337 lei ? Iată : material rulant 15.708.571 lei, 64 bani ; reconstruiri și construiri de poduri și podete 1.889.165 lei, 79 bani ; stațiuni, halte, linii de garaj, alocațiuni, pasage e c. 12.128.694 lei, 08 bani, instituția unui nou atelier și depozite 5.584.267 lei, și 23 bani ; consolidări de linii 2.740.810 27 bani ; instalațiuni de siguranță prin gări 1.463.687 lei 31 bani ;

instalații de poduri de cîntărit. 1.340.500 lei; mușamale pentru acoperit mărfuri 280.000 lei; exproprieri 222.566 lei, 52 bani; acoperirea întrecerilor de cheltueli bugetare pe 1908—1909 și 1909—1910, 5.512,627 lei, 94 bani; rest disponibil la 29 Martie 1911, 4.924.446 lei, 40 bani.

Este deci nefericită ideea care a prezidat la desființarea acestui fond. Lipsește calea ferată de puțința de a avea la îndemînă fondurile necesare. Suprimă o disponibilitate a Statului atît de folositoare, în caz de bugete, ce se încasează greu.

**D-1 Al. Marghiloman, ministru de interne....** S'a criticat desființarea fondului de rezervă dela căile ferate.

Cred, d-nii mei, că dacă fondul de rezervă rămînea alcătuit așa cum l-am constituit eu la 1889, sunt convins că nimenea nu s'ar fi atins de dînsul. Acum trei ani însă a venit o lege care a dispus altfel de destinațiunea fondului de rezervă a căilor ferate. Acest fond era afectat îmbunătățirilor, în fapt, a rămas în urma acelei legi un fond afectat pentru deschideri de credite comune și extraordinare, acolo unde alocațiunile bugetare erau insuficiente. Ceeace făcea că fondul de rezervă al drumurilor de fier, devenise o rezervă a drumurilor de fier, devenise o rezervă în care căile ferate își puteau constitui un buget suplimentar, cît ar fi voit sau cît ar fi consimțit guvernul, fără controlul Parlamentului.

Aceasta este o regulă financiară rea. Dacă guvernul nu poate deschide credite suplimentare și extraordinare decît cu aprobarea Corpurilor legiuitoare, nu este bine ca căile ferate să le poată deschide numai cu simpla aprobare a guvernului.

Este dar o simplă regulă de control financiar, de deferență pentru Parlament, pe care o stabilim astăzi și pentru căile ferate.

Dealtmintreli nu privăm întru nimic administrația căilor ferate de elasticitatea de care au nevoie, fiind dată natura exploatațiunilor sale.

În adevăr, fondul de rezervă este deja afectat, printr'o lege de anul trecut, unui împrumut de 50 milioane. Anuitatea lui ia din fondul de rezervă, anual 2.617.000 lei, iar pentru rest se deschid credite: s'au deschis credite suplimentare și extraordinare anul trecut pentru 3.500.000 lei; astfel că pentru îmbunătățiri și înzestrări rămînea aproape nimic.

Atunci am zis: iau eu, Statul, împrumutul de 50 de milioane



asupra mea, iau eu anuitatea asupra mea, iar pentru partea destinată deschiderii de credite extraordinare și suplimentare prevăd eu, Statul, la bugetul meu, două milioane și jumătate mai mult; dar cel puțin când voi deschide credite drumurilor de fier, am să mă duc la Cameră să le legitimez.

Nu s'a făcut, prin urmare, nici o jignire drumurilor de fier. De altminteri, administrațiunea drumurilor de fier este încredințată unui om activ și conștiincios, care nu se crede paralizat prin această supresiune. Astfel că cu consimțământul tuturor s'a putut face această îmbunătățire financiară, care este unul dintre mijloacele de însănătoșire financiară pe cari le supunem aprobării d-voastre. (Aplause.)

---

### Credite pentru Ministerul Lucrărilor publice

*In legea pentru deschiderea de credite extraordinare sunt prevăzute și creditele acordate ministerului lucrărilor publice;*

*Art. III.* — Se deschide pe seama ministerului de lucrări publice un credit de lei 14.000.000 și anume :

Lei 9.250.000 pentru lucrări de poduri și șosele;

Lei 3.000.000 pentru continuarea lucrărilor portului Constanța;

Lei 400.000 pentru terminarea amenajării vaporului «Regele Carol»;

Lei 300.000 pentru cinci șlepuri pentru Prut;

Lei 200.000 pentru instalații de cărbuni la docuri (Brăila);

Lei 100.000 pentru un vapor pentru călători pe linia Brăila-Galați, al cărui cost va fi de 450.000 lei (restul fiind a se plăti în anul viitor);

Lei 100.000 pentru un remorcher pentru Prut;

Lei 50.000 pentru elevatorul pentru încărcat cerealele;

Lei 400.000 pentru înrreținerea șoselelor naționale în traversarea lor prin comunele urbane;

Lei 200.000 pentru completarea lucrărilor liniilor Podul Iloaiei-Hârlău și Pucioasa-Moroeni.

*Art. VII.* — Toate aceste credite de mai sus se vor acoperi treptat și cu măsura trebuinței, fie prin prelevări anuale asupra excedențelor bugetare ce s'ar costa și întrebuința după regulile pre-

văzute de legea contabilității, fie, în lipsă de excedente disponibile prin emisiune de rentă internă sau externă, sau orice alte mijloace.

*Sedința Camerei Deputaților dela 28 Martie 1911*

D-l **E. A. Pangrati** raportor dă cetire raportului și proiectului de lege pentru deschiderea de credite extraordinare :

Toate administrațiunile publice au trebuință, pe lângă alocațiunile cuprinse în bugetul lor ordinar, care reprezintă cheltueli curente, și de unele credite extraordinare cari corespund la lucrări sau trebuințe excepționale.

După cum se arată în expunerea de motive, în perioada prosperă a finanțelor noastre din ultimii 7 ani, de la 1902 încoace, s'au cheltuit sau angajat pentru asemenea credite extraordinare 414<sup>1</sup>/<sub>2</sub> milioane.

O parte din această sumă însemnată a servit la satisfacerea unor trebuințe curente, cari nu fusese prevăzute în bugetele respective, ceace constituie o procedare discutabilă. Restul a satisfăcut în parte la cerințele excepționale ale diferitelor departamente. Cu aceasta; însă, nu s'au îndeplinit toate acele cerințe și, cum spune temeinic expunerea de motive, nu ne putem opri în acordarea creditelor cerute de desvoltarea continuă a țării, căci ar fi să întârziem însăși această desvoltare.

La ministerul lucrărilor publice cea mai mare parte din creditele cerute, 9.250.000 lei, sunt destinate pentru serviciul de poduri și șosele. Drumurile noastre naționale au mare trebuință de îmbunătățire. După sacrificiile ce s'au făcut pentru căile ferate, trebuie să ne gândim serios și la șoselele noastre.

Toate creditele cerute vor îndeplini trebuinți însemnate și urgente.

Comitetul delegațiilor are onoare a vă ruga, prin subsemnatul, să votați alăturatul proiect de lege pentru deschiderea a creditelor extraordinare enumerale, în suma totală de 55 milioane.

## EXPUNERE DE MOTIVE

Împrumuturile cari s'au făcut în ultimul timp și excedentele cu cari s'au soldat de un întreg șir de ani bugetele, au dat țării puțința să întreprindă lucrări însemnate aproape în toate ramurile de activitate națională. Cheltuelile extra-bugetare angajate în lucrări au fost foarte însemnate, mai ales în ultimii 5 ani. Ele se ridică la importanța sumă de  $342\frac{1}{4}$  milioane efectiv, din cari  $138\frac{3}{4}$  milioane din excedente și  $203\frac{1}{2}$  milioane din împrumuturi. Dacă la această sumă mai adăugăm  $72\frac{1}{4}$  milioane din excedentele anilor 1901—1902 până la 1904—1905, de asemenea angajate în lucrări, ajungem la cffra de  $414\frac{1}{2}$  milioane cheltuite sau angajate în timp de la 1903 și pînă astăzi. Am pus anul 1903 pentru că excedentul anului 1901—1902, de unde am început calculul, s'a repartizat în 1903.

Nu ne putem însă opri aci; progresul aduce cu el nevoi publice noi, cari trebuiesc îndeplinite; altfel ne expunem nu de a rămâne pe loc, ci de a da înapoi. Și e greu și foarte costisitor recîștigarea unui pas pierdut.

Trebuie totuș să măsurăm nevoife cu puterile financiare de cari dispune Statul sau de cari avem cel puțin o probabilitate serioasă că va dispune.

Situațiunea pe nouă luni din exercițiul în curs. pe care am depus-o Camerei odata cu proiectul de lege pentru repartizarea excedentului anului 1909—1910, arată un excedent de încasări asupra cheltuelilor de lei  $59\frac{1}{4}$  milioane. Această sumă nu poate fi întreagă excedent, că sunt oarecari cheltueli întîrziate și cari urmează a se plăti pînă la 30 Septembrie 1911; în ori-caz însă vom avea un excedent apreciabil. De el nu putem dispune acum. ci tocmai în Ianuarie 1912. Tezaurul are însă disponibilități însemnate fie din împrumuturi, fie din excedentele anterioare, cari au destinație, dar cari urmează să fie cheltuite în mai mulți ani. Cu aceste disponibilități putem face față provizoriu noilor cerințe ce s'au ivit pentru Stat.

Bugetul pentru 1911—1912 este astfel alcătuit în cît numai într'un caz nenorocit nu se va solda cu excedente. Fără îndoială că excedentul va fi mai mic decît al anilor precedenți, dar tot va fi. Să sperăm că și bugetele viitoare vor fi astfel echilibrate, în cît să nu ne putem teme de surprize neplăcute.

Intemeiat pe aceste considerațiuni și pe creditul deplin de care se bucură Statul nostru, avem certitudine că putem deschide credite în valoare de 55.000.000, fără să știrbim întru nimic nici echilibrul bugetar, nici creditul Statului.

Creditele acestea se vor acoperi cu preferință din excedentele bugetare și numai în caz de neajungere prin emitere de rentă sau prin alte mijloace.

Și la deschiderea creditelor interioare s'a prevăzut dispoziția ca ele să se acopere din excedentele bugetare ; dispoziția însă a rămas literă moartă. Toate creditele sau acoperit cu rentă, iar excedentelor li s'au dat alte întrebuințări. Anul acesta, cu ocazia repărțirii excedentului 1909—1910 din 15 milioane rămase disponibile în afară de rezerva tezaurului, am alocat 7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> milioane pentru acoperiri de credite deschise de predecesorii mei. Am credea că în viitor, când ministerele se vor mărgini să cheltuească numai alocațiile bugetare, excedentele, dacă nu în totalitate, cel puțin în cea mare parte vor servi pentru acoperirea creditelor deschise.

Măsurile preventive ce am luat prin legea modificatoare a legii contabilității publice ne vor pune la adăpost de cheltueli ordinare în afară de bugetele votate de cameră.

Vom arăta acum cari sunt creditele ce se deschid fiecărui minister și cuvintele pentru care se deschid.

Ministerul lucrărilor publice cu 14 milioane lei, din cari 9 milioane și <sup>1</sup>/<sub>4</sub>, pentru lucrări de poduri și șosele noi ; 3 milioane pentru continuarea lucrărilor portului Constanța ; iar restul de 1 milion și <sup>3</sup>/<sub>4</sub>, pentru diferite lucrări, toate în legătură cu îmbunătățirea sau îmbunătățirea mijloacelor de transport.

Vieța economică a țării s'a îmbogățit foarte mult în ultimii ani ; traficul a crescut în raport direct cu această îmbogățire ; nu tot astfel a mers și îmbunătățirea căilor de comunicație, mai ales a celor ordinare, cari au legatură intimă cu agricultura. S'au făcut pînă acum sacrificii însemnate pentru căile ferate, am început sacrificiile pentru șosele.

Președintele Consiliului, Ministru de finanțe, *P. P. Carp.*

— Se dă cetire art. 3.

**D. Președinte :** D. Scorțescu are cuvîntul.

**D. G. Scorțescu :** D-lor deputați, la acest articol am un amendament de propus. De obicei în fie-care an se trece în bugetul ministerului lucrărilor publice o sumă de 66 de mii lei pentru întreținerea și repararea a două șosele naționale care parcurg orașul Iași, și anume: Iași-Nicolina și Iași-Socola.

Anul acesta s'a uitat de a se pune în buget această sumă și atunci, cu ocaziunea aducerii acestui proiect de lege, am făcut un amendament în cuprinderea următoarea :

«La art III, alin. 7 se modifică în modul următor :

«Lei. 400.000 pentru întreținerea șoselelor naționale în traversarea lor prin comunele urbane, din cari 65.000 lei pentru Iași-Socola și Iași-Nicolina».

*G. Scorțescu, Henri G. Sutz, General Sc. Skeletti, N. Krupenski, I. V. Praja, George Strat și alții.*

**D. Președinte :** D. ministru al domeniilor are cuvîntul.

**D. Ion N. Lahovari, ministrul domeniilor :** D-lor deputați asupra acestui punct pot să vă spun că este un credit de 400.000 lei.

Dar se înțelege că nu se poate acum în Cameră să înceapă a se face 65.000. Dacă ar veni și ceilalți să ceară, s'ar imobiliza poate tot creditul: dar o să se aibă în vedere, bine-înțeles, trebuința arătată de d. Scorțescu cînd se va examina repartitiunea acestui credit; dar în momentul de față se impovărează și afecțiunea pentru destinațiunea specială a creditului.

**D. G. Scorțescu :** Chiar în comisiune cînd am ridicat acest incident față de d. ministru al lucrărilor publice, d-sa mi-a declarat că e mijloc de a se repara eroarea, întrebunțîndu-se în suma de 400.000, 65.000 pentru șoselele Iașului. Această sumă de 20 de ani a figurat în buget, și pentru prima oară anul trecut a fost ștersă, ca și anul acesta. S'a menținut pentru comuna București și s'a șters pentru comuna Iași. Or, comuna Iași se găsește în așa stare în cît e aproape de faliment, dacă nu i se dă această posibilitate de a-și întreține una dintre arterele principale ale ei; cu modul acesta se îngreuiază și mai rău starea județului Iași.

De aceea, rog pe d. ministru al agriculturii să primească acest amendament.

**D. Președinte :** D-voastră spuneți, d-le Scorțescu, că aveți făgăduiala d-lui ministru al lucrărilor publice ca din suma de 400.000 de lei. să se afecteze pentru comuna Iași 65.000 lei. Nu vă mul-

țumiți pe făgăduiala d-lui ministru al lucrărilor publice și persistați în amendamentul d-voastră ?

**D. G. A. Scorțescu :** Retrag amendamentul.

**D. I. N. Iorgulescu :** D-le președinte, din fondul de 9 milioane și atât cât d. ministru al lucrărilor publice distribue în toată țara pentru lucrări, la județul Muscel nu s'a dat absolut nici un franc. Avem lucrări, cum e șoseaua națională Pitești frontieră, care are lucrări de artă și avem lucrări foarte importante în județul Muscel ; de aceea rog pe onoratul guvern să dea județului Muscel cel puțin 100.000 lei. În acest sens propun un amendament.

**Voci :** Cereți cu toții.

**D. Președinte ;** Mai e cineva care să ceară cuvântul pentru interesele locale ?

**Voci :** Nu.

**D. Președinte :** D. ministru de interne are cuvântul.

**D. Al. Marghiloman, ministru de interne :** Rog pe d-nii deputați, și d-le Iorgulescu vă atrag atențiunea d-voastră, să binevoiți a nu îngreuna, votarea acestei legi prin cereri cari sunt inadmisibile în forma în care sunt prezentate. E imposibil ca fiecare, pentru județul său, să ceară o sumă care nu a fost controlată nici de ministru nici de comitetul delegațiilor.

S'a cerut din excedent o sumă globală. Binefiiți a arăta fiecare legitimitatea cererii d-voastre ministrului, care va avea să facă distribuirea acestei sume. și cred că ministrul se va inspira de necesitățile reale ale fiecărui județ, ca să nu fie nici o favoare.

— Se pune la vot art. 3 și se primește.

---

## Bugetul Ministerului Lucrărilor publice

*Sedința Adunării Deputațiilor dela 29 Martie 1911*

**D. președinte :** La ordinea zilei este discuția bugetului.

— **D. N. P. Ianovici,** raportor, dă citire *raportului general asupra proiectului de buget pe exercițiul 1911 - 1912.*

Una din măsurile combătute a fost și desființarea fondului de rezervă a căilor ferate.

Acest fond de rezervă nu este, după cum se crede sau după

cum se spune de unii, un fond de aprovizionare sau de rulement ; nu dispune de nici un capital în efecte, nu dispune de nici un sold apreciabil în numerar și bunul mers al exploatării nu stă în nici o legătură cu existența sau desființarea lui.

Fondul de rezervă a fost constituit prin legea din 6 Aprilie 1889. La început el se alimenta, la încheierea bilanțului fiecărui an, cu 1% din totalul veniturilor brute constatate, plus jumătatea excedentului dintre veniturile nete constatate și veniturile nete prevăzute.

Prin legea modificatoare din 30 Martie 1908 s'a hotărît că pentru constituirea fondului de rezervă direcțiunea generală a căilor ferate va preleva, după încheierea bilanțului fiecărui an, 20% din beneficiul net al exploatării căilor ferate ale Statului.

Legiuitorul a voit de sigur să zică 20% asupra diferenței dintre încasări și plăți, căci este îndeobște cunoscut că exploatarea rețelei noastre de căi ferate este departe, foarte departe, de a acoperi anuitatea capitalului angajat de Stat, necum de a mai lăsa vreun beneficiu net.

Dar pe cînd scopul înființării acestui fond fusese ca toate veniturile să fie întrebuițate *exclusiv* la acoperirea cheltuielilor pentru lucrări de îmbunătățiri, prin modificarea din 1908 i s'a mai dat și o altă destinație : «asemenea și la alimentarea fondului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare înscris în bugetul căilor ferate ale Statului, la caz cînd acestea n'ar fi îndestulătoare».

După toate aceste modificări și după începutul de unificare a bugetului, menținerea fondului de rezervă prezintă pe deoparte mari inconveniente, iar pe dealtă el nu mai corespundea scopului pentru care fusese creat.

Lucru de necrezut, milioanele ce se rețineau pentru fondul de rezervă, împreună cu milionul destinat lucrărilor tunelului dela Berești, nu figurează în scriptele ministerului de finanțe, nici la încasări, nici la constatări. Situația tezaurului public la 30 Septembrie 1909 (pag. XIII) nu lasă cea mai mică îndoială în ce privește exercițiul 1908—1909. Iar prin proiectul depus de d-l ministru de finanțe și votat de Adunarea deputaților în cursul acestei sesiuni, pentru alegerea excedentelor Caselor și Fondurilor speciale se arată că totalul încasărilor pe exercițiul 1909—1910 a fost de 458.886.904 lei. Acest total nu cuprinde însă nici suma de 6.350.374

lei, convenită fondului de rezervă, nici milionul pentru linia Birlad-Galați.

Al doilea inconvenient e modul cum se cheltuiesc resursele acestui fond. În adevăr, toate cheltuelile se autoriză numai prin jurnale ale consiliului de miniștri, și sunt prin urmare, cu desăvârșire sustrate controlului Parlamentului. În acest fel se cheltuise până la 23 Ianuarie 1911, 46.143.248 lei din totalul resurselor de 51.575.024. Restul de 5.431.776 lei e aproape în întregime absorbit de plusul de cheltuieli bugetare ale exercițiului 1910—1911, precum și de refacerea magaziiilor dela Filaret, distruse de un incendiu acum citva timp.

Al treilea inconvenient, e că fondul de rezervă nu mai corespunde nici scopului pentru care fusese înființat.

Prin legea din 10 Februarie 1910 (art. 4) s'a dispus că anuitățile datorate pentru împrumutul de 45.000.000 se vor prelua în fiecare an din fondul de rezervă al C. F. R. În bugetul exercițiului 1910—1911 anuitatea acestui împrumut a fost înscrisă pentru suma de 2.517.878 lei, iar în plusul de cheltuieli bugetare peste creditele acordate, plus acoperit tot din resursele fondului de rezervă, a fost în 1908—1909 de 2.968.885 lei. În total 5.586.763 lei față de cota partea de 20% în sumă de 5.403.684 lei. Și plusul de cheltuieli bugetare merge crescînd. Pe exercițiul 1910—1911 el va trece peste 3.500.000. Cea mai rămîne disponibil fondului de rezervă pentru îmbunătățiri, instalațiuni etc. ? Niște sume fără importanță. Prin jocul fondului de rezervă e dovedit dar că nu s'ar face în definitiv altceva decît să se sustragă controlului parlamentar cheltueli bugetare ordinare.

Prin legile votate s'a desființat fondul de rezervă; anuitatea împrumutului de 45.000.000 va rămînea înscrisă la Datoria publică a Statului și se va achita din resursele generale, iar cheltuelile bugetare vor fi înscrise în totalitatea lor după trebuințe și prevedere și supuse aprobării d-voastre.

În ce privește cheltuelile neprevăzute provenind din împrejurări extraordinare, d-l președinte al consiliului a înscris în bugetul Statului numai pentru trebuințele C. F. R. o sumă de peste 2 $\frac{1}{2}$  milioane.

Deschiderea de credite suplimentare și extraordinare se face tot prin jurnal al consiliului de miniștri, cum se făceau și cheltuelile din fondul de rezervă. Procedarea fiind aceeași, nici o obiec-



țiune nu s'ar putea susține pe motivul urgenței lucrărilor de întreprins.

Exploatarea rețelei noastre de căi ferate nu va suferi, nu poate suferi nici un neajuns, iar direcției acestei importante administrațiuni Statul va pune la dispoziția sumelor pe cari ea va avea nevoie, după cum dela răscumpărare și pînă astăzi i s'au dat peste 565 milioane, cu tot fondul de rezervă, li va pune la dispoziție toate sumele necesare, însă, încă odată, cu știrea și încuviințarea Parlamentului.

. . . . .

**Proiect de buget a veniturilor statului**

Articole	NATURA VENITURILOR	EVALUAȚIUNI				Diferințe pentru 1911—1912			
		Propuse pentru exercițiul 1911—1912		Admise pentru exercițiul 1910—1911		In plus		In minus	
		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
	<b>V. Serviciile publice</b>								
	<b>Căile ferate române</b>								
35	Venituri brute ale exploatării căilor ferate	90.155.600		85.500.000		4.655.600			
	<b>Porturile maritime</b>								
	<i>Serviciul de construcțiune și exploatare a porturilor maritime</i>								
36	Venitul din taxa de 1/4% la import și export	500.000		600.000		—		100.000	
37	Venitul din taxele de port, pilotaj și salvarea vaselor	250.000		—		250.000			
38	Venitul din închirierea platformelor portului Constanța	50.000		70.000		—		20.000	
39	Venitul din închirierea magaz. prov.	45.000		—		45.000			
40	Venitul din închirierea magazinelor cu silozuri	800.000		400.000		400.000			
41	Venituri din închirierea rezervoarelor și manipulațiunea produselor petrolifere	430.000		400.000		30.000			
42	Venituri din utilizarea liniilor ferate ale portului Constanța	100.000		—		100.000			
43	Venituri din lucrări și furnituri la alte autorități și particulari	120.000		150.000		—		30.000	
44	Venituri diverse, precum chirie de localuri, remorcaje, taxe de rulant a vagoanelor, etc.	60.000		140.000		—		80.000	
	<b>Serviciul maritim</b>								
—	Mărfuri	—		1.900.000		—		1.900.000	
—	Călători	—		900.000		—		900.000	
—	Bagaje	—		17.000		—		17.000	
—	Restaurante	—		200.000		—		200.000	
—	Diverse	—		100.000		—		100.000	
45	Veniturile liniei occidentale	1.500.000		—		1.500.000			
46	"    "    orientale	8.000.000		—		3.000.000			
	<b>Serviciul fluvial</b>								
47	Veniturile serviciului navigațiunii fluviale din transportul de călători, bagaje, mărfuri, colete, mărfuri în șlepurii complete și venituri diverse	5.160.000		5.100.000		60.000			
	<b>Șantierul dela T.-Severin</b>								
48	Veniturile șantierului naval diu T.-Severin, din reparțiuni de vase și lucrări efectuate pentru diferite administrațiuni și pentru particulari și venituri diverse	1.300.000		1.200.000		100.000			

Articole	NATURA VENITURILOR	EVALUAȚIUNI				Diferințe pentru 1910—1911			
		Propuse pentru exercițiul 1910—1911		Admise pentru exercițiul 1910—1911		In plus		In minus	
		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
	<b>Serviciul docurilor din Galați și Brăila</b>								
49	Chirii pentru locuri de depozit . . . . .	421.000		383.000		38.000			
50	Taxe de cheiaj . . . . .	157.000		140.000		17.000			
51	Manipulația mărfurilor de tranzit, magazinaj . . . . .	452.000		380.000		72.000			
52	Manipulația mărfurilor din întreprinderi, magazinaj . . . . .	43.000		75.000		—		32.000	
53	Manipulația cerealelor, magazinaj . . . . .	570.000		500.000		70.000			
54	Iernarea vaselor în bazine . . . . .	9.000		9.000		—			
55	Utilizarea căilor de garaj și șoselelor . . . . .	98.000		90.000		—			
56	Veniturilor birourilor de expediție . . . . .	33.000		33.000		8.000			
57	Taxe pentru utilizarea docului plut. . . . .	50.000		50.000		—			
58	Venituri diverse (taxe de remorcaj, vânzarea cerealelor în comision) . . . . .	126.000		70.000		56.000			
	<b>Inspectoratul general al porturilor și al navigațiunii</b>								
59	Taxele de pilotaj, contravențiuni la regulamentul poliției porturilor și diverse venituri . . . . .	32.000		32.000		—			
	<b>VIII. Venituri speciale provenind din administrația ministerelor</b>								
	<i>8. Ministerul de lucrări publice</i>								
211	Venitul laboratorului de pe lângă școlă de poduri și șosele din București . . . . .	25.000		25.000		—			
212	Taxele pentru elevii interni solvenți la școala de poduri și șosele . . . . .	9.600		9.600		—			
	<i>Serviciul hidraulic</i>								
213	Venitul taxelor de 1/2% la import și export . . . . .	2.145.000		2.200.000		245.000			
214	Venitul taxelor de cheiaj . . . . .	301.000		—		—			
215	Venitul din închirierea pontoanelor, hangarelor, terenurilor, taxe de ernare și orice alte venituri întâmplătoare din porturile dunărene . . . . .	155.000		80.000		75.000			
	<i>Casa de pensiuui și ajutoare a cantonierilor, șefilor de cantonieri și celorlalți impiegați inferiori</i>								
216	Dobindă asupra capitalului în efecte, diferențe din transformarea efectelor și diferite procente . . . . .	48.000		40.000		8.000			
217	5% din salarii . . . . .	75.000		60.000		15.000			
218	Economii din vaanțe . . . . .	15.000		10.000		5.000			
219	Amenzi . . . . .	2.500		2.000		500			
220	Rețineri pentru unelte . . . . .	9.500		9.000		500			

*Sedința Adunării Deputaților dela 30 Martie 1911*

D. **Em. Pangrati** *raportor*, dă citire următorului raport și proiect de buget :

**EXPUNERE DE MOTIVE**

Proiectul de buget pentru fixarea veniturilor și cheltuelilor ministerului lucrărilor publice pe exercițiul viitor 1911—1912 se înfățișează cu următoarele prevederi :

	1910—1911	1911—1912	Diferențe
Venituri . . . . . lei	100.874.600	108.296.580	+ 7.421.980
Cheltueli . . . . . »	81.633.618	85.300.876	+ 3.667.258
lei	19.240.982	22.995.704	+ 3.754.722

Aceste prevederi cuprinde veniturile și cheltuelilor tuturor serviciilor dependente de minister și care somparativ cu sumele alocate în bugetul exercițiului curent se înfățișează după cum se vede în tabloul A dela pag. 185.

Din comparațiunea cifrelor din tablou rezultă că creșterea la venituri și la cheltueli dela un an la altul este aproape egală, căci deși la veniturile diferitelor servicii se prevede o sporire de aproape 7½ milioane, cheltuelile însă nu s'au ridicat decît cu suma de lei 3.666.258, după cum se explică mai jos. În aceste prevederi se cuprind și veniturile și cheltuelile fondurilor speciale de ½% al porturilor și al Casei pensiunilor cantonierilor cu excedentul lor bănesc de aproape lei 500.000; sume ce la finele exercițiului viitor urmează a se rambursa acestor fonduri conform legilor lor speciale.

Sumele prevăzute la venituri sunt pe cît cu puțință reale fiind bazate pe media încasărilor din anii precedenți și pe nouile resurse ce se crează la serviciile respective, așa după cum se explică aci.

În ce privește exploatarea căilor ferate, justificarea sporului de venituri, precum și de cheltueli se va face prin bugetul său special, care se va prezenta la timp Corpurilor legiuitoare ca și în anii precedenți.

Cît pentru celelalte șapte servicii de sub No. 3 - 9, ce depind *Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă*, se dă următoarele explicațiuni :

**A. Serviciul hidraulic.** Media încasărilor efectuate în cei din urmă cinci ani este :

De lei 2.306.330 din taxa de ½% ;

Tabloul A.

	VENITURI		CHELTUELI	
	1910—1911	1911—1912	1910—1911	1911—1912
1. Ministerul . . . . .	34.600	34.600	7.900.000	8.600.000
2. Căile ferate (conform bugetului special) . . .	85.500.000	90.155.600	56.200.000	59.100.000
3. Serviciul hidraulic (fon- dul $\frac{1}{2}\%$ al porturilor) .	2.280.000	2.600.000	2.152.600	2.150.000
4. Serviciul porturilor ma- ritime . . . . .	1.760.000	2.355.000	1.734.360	1.684.160
5. Serviciul maritim . .	3.117.000	4 500.000	5.667.180	5.694.200
6. Navigația fluvială . .	5.100.000	5.165.000	4.991.420	5.065.648
7. Șantierul dela T.-Sev.	1.200.000	1.344.380	1.247.840	1.144.380
8. Serviciul docurilor și al intrepozitelor din Brăila și Galați . . . . .	1.730.000	1.960.000	1.365.720	1.445.902
9. Inspectoratul general al porturilor și al navig. .	32.000	32.000	253.498	266.586
10 Casa pens. cant. . . .	121.000	150.000	121.000	150.000
	<u>100.874.600</u>	<u>108.295.580</u>	<u>81.633.618</u>	<u>85.300.876</u>

De lei 286.475 din taxa de cheiaj, adică un total de aproape 2.700.000 ; însă avându-se în vedere încasările efectuate din aceste taxe în primele 9 luni ale exercițiului curent, cari ating cifra de lei 3.000.000, e neîndoios că pînă la finele exercițiului se va încasa încă 300—400 mii lei, așa că, luînd cifra mijlocie, putem prevedea, fără grije, la venituri din aceste două taxe suma de 2.450.000 lei. Tot astfel și în ce privește veniturile diverse provenite din închirieri de pontoane, hangare, dane, etc., cari au produs în termen mijlociu în cei din urmă 5 ani suma de lei 117.250, iar încasările anului în curs vor atinge cifra de lei 200.000, totuși se prevede pentru exercițiul viitor numai suma de lei 150.000 ; în total deci s'a prevăzut ca venituri ale serviciului hidraulic suma de lei 2.600.000.

**B. Serviciul porturilor maritime, a) Taxa de  $\frac{1}{3}\%$ .** După încasările anilor precedenți rezultă o medie de lei 540.000 din taxa de  $\frac{1}{2}\%$  asupra mărfurilor importate și exportate, iar pentru exercițiul viitor se propune la venituri numai 500.000 lei ;

*b) Taxele de port, de pilotaj și de salvare.* Aceste taxe fiind introduse numai dela 1 August 1910, nu e un mijloc de comparație, avându-se însă în vedere că aceste trei taxe împreună sunt de  $2\frac{1}{2}$  mai mari decît taxa de cheiaj pe care o înlocuește ; ele vor produce de două ori și jumătate mai mult decît această taxă, care în medie era de 98.000 lei anual. E foarte probabil dar că încasarea din nouile taxe va întrece suma de lei 250.000 ;

*c) Venituri din închirierea platformelor portului.* În decursul celor patru ani de cînd s'a dat în exploatare cea mai mare parte din platformele noului port veniturile din închirierea lor a variat între lei 30.000 și lei 80.000 anual, și luînd de normă media acestor încasări se prevede pentru exercițiul viitor suma de lei 50.000 ;

*d) Venituri din închirierea magaziiilor provizorii.* În bugetul exercițiului curent veniturile provenite din închirierea magaziiilor provizorii au fost înglobate cu acele ale magaziiilor cu silozuri. Pentru exercițiul viitor însă s'au separat aceste două feluri de venituri admițîndu-se pentru magaziiile provizorii lei 45.000, ce s'a stabilit după încasările exercițiului 1909—1910, ținîndu-se seamă și de încasările efectuate în primele nouă luni ale exercițiului curent ;

*e) Veniturile magaziiilor cu silozuri.* Aceste magazine au fost date în exploatare numai în cursul anului 1910 și au produs în primele șase luni suma de lei 330.925 și din aceste șase luni nu

au lucrat decît trei luni, adică lunile de vară, avîndu-se în vedere că în ultimele şase luni fiind cel puţin cinci luni de iarnă, cînd activitatea portului Constanţa atinge maximul, Dunărea fiind închisă, se va încasa cel puţin de două ori mai mult decît s'a încasat în cele trei luni anterioare, aşa că venitul total al magaziilor cu silozuri pe exerciţiul în curs, va fi de cel puţin 1.000.000 lei.

Pentru exerciţiul viitor se prevede însă numai lei 800.000

f) *Venituri din închirierea rezervoriilor de petrol şi din manipularea petrolului.* Rezervoriile de petrol existente şi acele ce se găsesc în construcţiune în număr total de 31 sunt închiriate la diferite societăţi petrolifere pe termen de 25 ani şi produc anual suma de lei 259.138.

Cantităţile de petrol ce se manipulează în portul Constanţa sunt în creştere şi au produs în exerciţiul 1909–1910 suma de lei 174.443, iar în primele şapte luni ale exerciţiului curent suma de lei 142.787, ceea ce învederează că pînă la finele exerciţiului se va încasa suma de peste lei 200.000.

Pentru exerciţiul viitor se propune la venituri din aceste încasări numai suma de lei 170.842, aşa că această sumă, dimpreună cu suma de lei 259.168, ce se percepe dela închirierea rezervoarelor, însumează cifra de lei 430.000, care se trece la venituri pentru exerciţiul viitor ;

g) *Venituri din întrebuinţarea liniilor ferate ale portului.*— În prezent nu se percepe taxe pentru utilizarea liniilor portului decît dela vagoanele cu petrol şi cu cereale ce sosesc în port. Dela 1 Fevruarie a. c., însă, s'a hotărît a se percepe cîte un leu de fiecare vagon de 10 tone ce soseşte sau pleacă din portul Constanţa, se va putea încasa neîndoios suma de lei 100.000 anual, care se va trece la venituri.

h) *Venituri din lucrări şi furnituri efectuate la autorităţi.* În atelierele portului Constanţa s'au efectuat în anii din urmă lucrări pe seama diferitelor autorităţi locale din judeţ şi chiar din judeţele limitrofe şi sumele încasate au variat prea mult dela un an la altul, aşa că, ţinînd seamă de media acestor încasări, putem prevedea la venituri suma de lei 120.000, adică mai puţin cu 30000 decît cea prevăzută în bugetul exerciţiului curent ;

i) *Venituri diverse din chirii de localuri, cantina, remor-chere, etc.*— Suma de lei 140.000, prevăzută în bugetul exerciţiului curent, fiind dovedit că este prea mare şi avîndu-se în vedere

încasările ce nu vor întrece cifra de lei 65.000, s'a prevăzut pentru exercițiul viitor numai suma de lei 60.000.

Rezumînd aceste venituri, e neîndoios că cele șese categorii de venituri vor atinge cifra totală de lei 2.355.000, cu un adaus de lei 395.000 peste suma alocată în bugetul exercițiului curent.

**C. Serviciul maritim.**—Veniturile acestui serviciu pe exercițiul curent figurează înscris în buget cu cinci subdiviziuni, pentru exercițiul viitor aceste venituri se prevăd numai sub două articole și anume :

a) Veniturile liniei occidentale, și

b) Veniturile liniei orientale.

*Veniturile liniei occidentale.*—În exercițiul 1907—1908 s'au făcut în total cu cele cinci cargoboturi 41 surse între Dunăre și Rotterdam, cari au produs un venit de lei 1.693.500, adică lei 41.300 de fiecare cursă.

În exercițiul 1908 - 1909 s'au făcut 40 curse, producînd un venit de 1.500.000, sau lei 37.500 de fiecare cursă.

În exercițiul 1909—1910 s'au făcut 46 curse, dar din cauza navlului excepțional de redus din acel an nu s'a putut realiza decît suma totală de lei 1.506.300, adică lei 32.745 de fiecare cursă.

Mijlocia veniturilor pe cele trei exerciții precedente și pe cursă ar fi deci de lei 37.000.

În primul semestru al exercițiului curent s'au făcut 21 curse cari au produs lei 783.650, sau lei 37.316 de fiecare cursă.

Pentru exercițiul viitor se prevede a se face 43 curse, cu un venit la fiecare cursă de lei 35.000, sumă inferioară atît mediei celor trei ani cît și prevederile exercițiului curent, putîndu-se astfel realiza suma totală de lei 1.500.000.

*Veniturile liniei orientale.*—În cele două exerciții precedente vapoarele poștale au funcționat pe următoarele două linii, fiecare cu serviciu săptămînal, Constanța-Constantinopol și Constanța Constantinopol-Smirna-Alexandria. Cu începere dela Februarie 1910 se deservesc următoarele două linii, tot cu serviciu săptămînal, Constanța-Constantinopol-Smirna și Constanța-Constantinopol-Pireu-Alexandria.

Prin această din urmă organizare s'a avut în vedere punerea în comunicație rapidă prin legături cu trenurile exprese a marilor centre europene cu porturile Constantinopol și Smirna deoparte și Constantinopol-Pireu și Alexandria de altă parte.



Experiența a dovedit că traficul de călători din Europa cu porturile Pireu și Alexandra nu este atât de însemnat ca să poată întreține o linie directă Constanța-Constantinopol-Pireu-Alexandria. Traficul local între aceste porturi a crescut însă în mod simțitor și este destul de important ca să justifice menținerea liniei.

În schimb, traficul de călători între Europa cu porturile Constantinopol și Smirna devine din ce în ce mai important și trebuie să i se dea o deosebită îngrijire și întreținere, punând în legătură rapidă și directă trenurile europene cu aceste două porturi.

În această ordine de idei, vapoarele de călători în loc de două curse săptămânale Constanța Constantinopol, din cari una prelungită pînă la Smirna și ceialalte pînă la Alexandria și Pireu, vor face în exercițiul viitor următoarele curse :

1. Un serviciu săptămînal între Constanța-Constantinopol-Smirna-Alexandria, și

2. Două servicii săptămânale între Constanța-Constantinopol.

Al treilea serviciu săptămînal între Constanța-Constantinopol devine necesar prin dezvoltarea ce a luat traficul de călători cu Constantinopol, ceea ce a și motivat crearea unui al treilea tren expres între Occident și Constanța, prin urmare și obligațiunea pentru serviciul maritim a unei a treia cursă săptămînală între Constanța-Constantinopol.

În rezumat, pentru exercițiul viitor, făcîndu-se 104 curse în ambele sensuri Constanța-Constantinopol și 32 curse tot în ambele sensuri pe linia Constanța-Constantinopol Smirna-Pireu-Alexandria, e toată probabilitatea ca veniturile să crească iar cheltuielile se vor micșora după cum se arată mai jos.

În adevăr, călătorii din Constanța și Constantinopol pentru Pireu și Alexandra vor merge prin Smirna așa precum se face și cu celelalte societăți de navigațiune, și din acest punct de vedere servicial maritim nu va fi pus în inferioritate; va avea însă avantajul a deservi Smirna mai repede decît se face astăzi, de a spori numărul de curse pentru Constantinopol și în acelaș timp de a recăpăta traficul de cel puțin lei 100.000 pe an dintre Smirna și Alexandria, pe care a trebuit să-l părăsească cînd a înlocuit linia Constantinopol-Smirna-Alexandria prin Constantinopol-Pireu-Alexandria. Se va mai cîștiga de asemenea traficul între Smirna și Pireu care va produce un venit de cel puțin 50.000 pe an.

Pe lîngă acestea, înlocuindu-se actualele curse Constanti-

nopol-Pireu-Alexandria, de 56 ore de mers, prin cursele Constantinopol-Smirna-Pireu-Alexandria de 64 ore de mers, adică 8 ore mai mult pentru fiecare cursă ; în schimb însă, suprimându-se cele 18 ore de mers între Constantinopol-Smirna pe linia actuală Constanța-Constantinopol-Smirna, se beneficiază în definitiv 10 ore de mers la fiecare cursă, ceea ce se traduce în total pentru cele 104 curse în ambele sensuri la o economie de lei 90 000 anual, astfel că beneficiul total ce se va putea realiza cu noul întinerar va fi cel puțin lei 240.000.

Cu aceste prevederi și țidându-se semă și de media veniturile realizate în anii precedenți, de numarul mereu crescînd al călătorilor și de faptul că în exercițiul curent se va încasa cel puțin lei 2.700.000, se poate prevedea fără grijă cu suma totală a încasărilor liniei orientale pentru exercițiul viitor suma de lei 3.000.000.

În rezumat, dar veniturile serviciului maritim vor fi :

Linia occidentală de . . . . .	lei 1.500.000
» orientală » . . . . . »	3.000.000
Total . . . lei	4.500.000

**D. Serviciul de navigațiune fluvială.** — Veniturile acestui serviciu s'au ridicat cu suma de lei 65.000 peste prevederile din bugetul exercițiului curent. Justificarea acestui adaus se găsește în faptul că dela 1901, de cînd acest serviciu a trecut dela ministerul de finanțe la acest minister, el a prosperat din an în an și a vărsat la Stat în cele opt exerciții trecute suma de lei 1.800.000, depunînd încă în timp de patru ani, dela 1906 încoace, la Casa de depuneri în total suma de lei 1.000.000, conform legii din 1906, pentru constituirea fondului de asigurare și de construcție de vase, sumă de care o bună parte a fost întrebuințată ulterior pentru sporirea parcului de șleपुरi.

**E. Șantierul naval dela Turnu-Severin.** — Veniturile acestui serviciu au fost sporite cu suma de lei 144.380, care probabil se va putea realiza din lucrările ce se prevede a se executa în șantier pe seama autorităților publice și al particularilor, lucrări ce nu s'au putut executa în trecut pe o scară mai mare, întrucît în bugetul de cheltueli nu era prevăzut fond îndestulător pentru procurare de materiale prime, unelte, etc., acum decizîndu-se a se acorda șantierului un fond de aprovizionare, nu se va mai simți lipsa unei alocațiuni insuficiente din bugetul de cheltuieli, care împiedica de a efectua comanda ce i se propuneau:

**F. Serviciul docurilor și întreprinderilor din Brăila și Galați.**—Veniturile acestui serviciu au fost sporite cu suma totală de lei 230.300 față cu prevederile din bugetul exercițiului curent și la stabilirea acestui adaos s'a avut în vedere pentru unele venituri media încasărilor efectuate în cei din urmă cinci ani ; pentru altfel de venituri însă, precum : chirii de localuri de depozite, manipularea mărfurilor de tranzit și de depozit, s'a avut în vedere încasarile din ultimul an, pentru motivul că aceste din urmă venituri au crescut necontenit și cerințele din an în an sunt atât de mari că docurile nu le mai poate satisface.

**G. Inspectoratul porturilor și al navigațiunii.** ---Acest serviciu, cu caracter cu totul administrativ, veniturile lui sunt reduse și aproape neschimbate la suma de lei 32.000, provenind din taxele de pilotaj în bazinurile docurilor Galați și Brăila și amenziile pentru infracțiuni la regulamentul, ce nu pot produce o sumă superioară.

**H. Casa de pensii și ajutoare a cantonierilor etc.** În vederea sporirii personalului ce participă la această Casă și a excedentelor ce s'au realizat în anii din urmă, care au mărit capitalul depus în păstrarea Casei de depuneri la suma de lei 800.000 sporindu-se atât reținerile cit și venitul din cupoane, se va realiza fără îndoială în exercițiul viitor suma totală de lei 150.000, adică un spor de lei 29.000 peste suma de lei 121.000 cit este prevăzută în bugetul exercițiului curent.

În ce privește cheltuielile prevăzute în bugetul propriu zis al ministerului, după experiențele anilor precedenți, fiind dovedit că sumele alocate pentru întreținerea drumurilor au fost departe de a putea acoperi toate necesitățile și că aproape în fiecare an s'au cerut credite suplimentare, șoselele s'au deteriorat mult și a suferit circulațiunea. Pentru acest cuvânt, găsesc necesar a ridica suma totală a bugetului la cifra de lei 8.600.000, adică un adaos de lei 700.000 peste cifra din anul trecut și din acest adaos am afectat lei 600.000 numai pentru sporirea cantităților de pietriș, iar restul de lei 100.000, dimpreună cu alte mici economii ce s'a putut realiza la unele subdiviziuni, s'au împărțit după trebuință pentru personal și alte necesități după cum se explică în cele ce urmează :



PE ARTICOLE		PE CAPIT OLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .	74.708		
cum s'a arătat la articolul precedent cheltuelile generale, privitoare la luminat, încălzit și întreținerea localului, fiind toate înglobate într'un singur articol cu No. 4, alocația întreagă de sub acest art. 5 se trece la economii lei . . . . .	—		
	12.500		
	74.708		
Cu aceste modificări alocațiunea de sub cap. I se sporește cu lei . . . . .	—	62.208	
<b>CAP. II</b>			
<b>Serviciul de construcțiune și întreținerea căilor de comunicațiune</b>			
<i>Art. 5. (nou). Retribuțiunea personalului inginerilor si conductorilor. S'a prevăzut în statul respectiv cu gradele ce posedă personalul tehnic înaintat în cursul anului și a căror diferențe de salarii se plătesc din alocațiunea specială prevăzută în buget le art. 7 pentru înaintați ; s'a prevăzut personalul tehnic adăogit în cursul anului, suprimându-se în acelaș timp numărul locurilor de diferite grade cari rămân neocupate în urma înaintării făcute conform legii corpului tehnic. Cu aceste modificări, explicate amănunțit în statul D, alocațiunea ce ridică cu suma de lei . . . . .</i>			
	31.200		
<i>Art. 6. Personalul tehnic și administrativ suplimentar si înaintări în cursul anului.—Pentru motivele arătate la articolul precedent, alocațiunea permite o reducere de lei . . . . .</i>			
	—		5.000
<i>Art. 8. Cheltueli de biou, imprimare, bărți, etc. — Pentru motivele arătate la art. 4 de mai sus,</i>			
De reportat . . . . .	31.200		5.000
		62.208	

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .	31.200	5.000	62.208
alocațiunea respectivă se reduce cu lei . . . . .	—	8.000	—
	31.200	13.000	—
	—	—	18.200
	23.130	—	—
	23.130	—	80.408

Report . . . . .

alocațiunea respectivă se reduce  
cu lei . . . . .

Cu aceste modificări prevederile  
dela cap. II se sporesc cu lei . . .

**CAP. IV**

**Școala de poduri și șosele**

*Art. 11. — Retribuțiunea personalului șsoalei.*—S'au prevăzut oarecari adaoase de salarii la personalul administrativ ce se găsește de mult timp în serviciu și fără perspectivă de înaintare și care își îndeplinește conștiincios îndatoririle. S'au sporit parte din retribuțiunile personalului didactic cari nu sunt cituș de puțin în raport cu importanța cursurilor ce se predau în școală și cu gradul de instrucție.

Afară de aceasta s'au mai făcut neînsemnate adaoase personalului laboratoriiilor și al oamenilor de serviciu.

E de notat că, făcându-se o nouă distribuție asupra unor cursuri, pe deoparte se realizează o economie de lei 8.400, iar pe dealta prin adăugirea unui profesor la școala de conductori se sporește cu lei 3.600.

În rezumat, în urma acestor adaoase și modificări, suma totală a art. 11 stat F, pag. 28, se ridică cu lei.

*Art. 14—Reparațiuni la localul școalei, instrumente, etc.*—În urma îm-

De reportat . . .

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . .	23.130	804 08	
bunătățirilor aduse localului școa- lei în anul trecut și ținând seamă de reparațiunile și modificările ce mai sunt de executat, precum și instrumentele și aparatele ce sunt a se procura pentru trebuințele școalei, alocațiunea respectivă per- mite o reducere de lei. . . . .	—		
	30.000		
	23.130		
	30.000		
Cu aceste modificări cheltuelile școalei de poduri și șosele se scad cu suma de lei . . . . .	—	—	6.870
CAP. V			
<b>Întreținerea șoselelor și podurilor</b>			
<i>Art. 15.—Salariile cantonierilor, sefilor de cantonieri, picberi, etc.—</i> S'a prevăzut suma necesară spre a se spori numărul cantonierilor pe șoselele unde se simte nevoie pentru o mai deosebită îngrijire, precum și de a se înființa cantonieri pe șoselele noi date în circulațiune. Acest adaus se justifică în parte și de sporirea cantităților de pietriș pe șosele, după cum se explică la articolul următor ; deci un adaus de lei. . . . .			
	25.000		
<i>Art. 17.—Material de pietriș și piatră sfărâmată.—</i> Este știut că buna întreținere a drumurilor nu se poate face decît cu material de pietriș îndestulător și pe cît cu puțință de o calitate bună. Față cu rețeaua destul de întinsă a șoselelor naționale cantitatea de pietriș ce se poate aproviziona din fondurile de cari ministerul a dispus pînă acum, s'a dovedit că nu			
De reportat . . .	25.000	80.408	6.870

Report . . . . .  
 este îndestulătoare. Pe de altă parte întrebunțindu se mijloace de economie, s'a furnizat în mare parte pe șosele pietriș de proastă calitate de pe malurile gîrlelor sau din cariere apropiate, pietriș ; care se transformă îndată în pulbere, mai ales pe părțile de șosele unde circulațiunea este mai mare și apoi fiind spălat de ploii șoselele după scurt timp rămîn desfundate.

Pentru a remedia acest rău, am dispus de deoparte a se spori cantitățile de pietriș, iar pe de altă, în urmă încercărilor și analizelor ce se vor face, să se furnizeze pietriș sau piatră spartă de calitate superioară din cariere mai depărtate, fie chiar că costul lui va fi mai mare, va fi destul să corespundă cerințelor și să amelioreze starea drumurilor. Se vor înființa pentru acest scop trenuri speciale la epocă determinate cînd circulațiunea pe căile ferate va permite și cînd vagoanele speciale vor fi libere.

Pentru acest cuvînt în anul acesta se prevede un spor numai de lei 600.000, rămînînd ca în anul următor, după încercările ce se vor face, să ridicăm încă alocațiunea dacă va fi nevoie ; deci un adus de lei . . . . .

Cu aceste adause prevederile cap. V se sporesc cu suma de lei . . . . .

De raportat . . .

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adause	Scăderi	Adause	Scăderi
25.000	—	80.408	6.870
600.000	—		
—	—	625.000	—
		705.408	6.870



Report . .

**CAP. VI**

**S t u d i i**

Articolul respectiv permite o reducere, întru cât se găsesc făcute studiile multor lucrări a căror executare va începe în cursul exercițiului viitor ; se micșorează deci cu suma de lei . . . . .

**CAP. VII**

**Cheltueli extraordinare**

*Art. 22.—Cheltueli de telegraf și telefon.*—În urma instalațiunilor făcute în noul palat al ministerului s'a simțit trebuința de a se înființa, după madațiunea direcțiunei generale a poștelor, a două posturi de telefoniste, cari să înlesnească convorbirile atât în interior cât și în Capitală sau în provincie, când este trebuință. Salaria lor a fost stabilit de direcția generală a poștelor, și prin urmare, plata urmează a fi prevăzută în bugetul acestui minister ; deci un adăus de lei. . . . . 1.080

De asemenea, în ce privește taxele ce urmează a se plăti direcției poștelor pentru toate instalațiunile telefonice fiind oarecum ridicate în raport cu numărul posturilor centrale și exteriorare, urmează a se spori alocațiunea respectivă cu suma de lei. . . . . 3 920

Astfel articolul corespunzător se sporește cu lei . . . . . 5.000

De raportat. . . . . 5.000

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
—	—	705.408	6.870
—	—	—	20.000
5.000	—	—	—
5.000	—	705.408	26.870

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report	5.000		705.408	26.870
<i>Art. 23. — Diverse și neprevăzute.</i> — Din acest fond fiind a se plăti și diferitele publicațiuni ale ministerului și cum aceste publicațiuni sunt destul de numeroase, e necesar un adaus la alocațiunea respectivă de lei . . . . .	11.462	—		
Fondul prevăzut la cap. VII se sporește cu lei . . . . .	—	—	16.462	—
<b>CAP. VIII</b>				
<i>Art. 24. — Cheltueli de procedură și procese.</i> — Cheltuelile ce sunt de acoperit din această alocațiune fiind mari, după cum s'a dovedit în timpul din urmă, e necesar a se spori alocațiunea cu lei .	—	—	5.000	—
			726.870	26.870
In total adausul asupra bugetului este de lei. . . . .	—	—	+ 700.000	

Celelalte capitole și articole din buget despre cari nu se face mențiune în expunerea de față au rămas neschimbate.

În conformitate dar cu dispozițiunile legii din 15 Martie 1908, prin care se prescrie înglobarea în bugetul Statului a tuturor bugetelor speciale cari mai înainte formau obiectul unor legi sau unor decrete separate, precum și a fondurilor speciale cari nu au legătură cu bugetul Statului, s'a înscris în acest buget, ca și în anii trecuți, veniturile și cheltuelile tuturor serviciilor dependente.

Astfel s'a înscris la cap. IX cheltuelile totale ale căilor ferate în sumă de lei 59.100.000, pentru care se va înfațișa Adunării deputaților un buget separat.

În privința modificărilor introduse în cheltuelile celorlalte servicii se dau următoarele explicațiuni :

## Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
<p><b>A. Serviciul hidraulic</b> (PORTURILE DUNARENE) CAP. X <b>Administrațiunea centrală</b></p> <p><i>Art. 26. — Retribuția personalului.</i> — S'a sporit pe de o parte alocațiunea cu suma necesară pentru completarea diurnei directorului general, în conformitate cu decretul regal de numire, pentru <i>înaintări în grad la personalul tehnic</i>, pentru mici sporuri de salarii la o parte din funcționarii tehnici și administrativi vechi în serviciu și pentru plata salariului unui om de serviciu ce este a se angaja din nou.</p> <p>Pe de altă parte s'a redus alocațiunea cu suma de 420 lei, diferența între salariul unui desemnator demisionat și a aceluia angajat din nou, precum și diurna șefului diviziunii III din minister, fiind trecută în statul A ca adaus de salariu.</p> <p>Prin aceste modificări, arătate în detaliu în statul H, alocațiunea art. 26 se sporește cu lei . . . . .</p> <p><i>Art. 27. — Materiele, spese de cancelarie, etc.</i> — S'a redus din această alocațiune suma ce era prevăzută în trecut pentru chirie și cheltue-lile de iluminat și încălzit, acestea fiind înglobate în cheltuelile generale prevăzute în partea de buget a ministerului.</p> <p>Se reduce dar din fondul prevă-zur la art. 28 lei . . . . .</p>			
12.600	—		
—	9.000		
De reportat . ,	12.600	9.000	—

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaaose	Scăderi	Adaaose	Scăderi
Report . . . . .	12.600	9000	—	—
Din aceste modificări rezultă că prevederile cap. X se ridică cu lei . . . . .	—	—	3.600	—
<b>CAP. XI</b>				
<b>Serviciul exterior de construcție și întreținerea porturilor dunărene</b>				
<i>Art. 28. — Retribuțiunea personalului tehnic exterior. — Alocățiunea acestui articol a fost pe de o parte sporită în vederea înaintărilor în grad a o parte din personalul tehnic, iar pe de alta a fost redusă prin suprimarea a două posturi de ingineri a unui conductor, după cum se arată în statul I, de unde rezultă o reducere de lei . . . . .</i>	—	5.640	—	—
<i>Art. 29. — Materiale, spese de cancelarie, chirii de localuri, iluminat, încălzit, etc. — Din cauza ridicării chiriilor se sporește alocățiunea cu lei . . . . .</i>	2.670	—	—	—
Cu aceste modificări fondul de la cap. XI se reduce cu lei . . . . .	—	—	—	2.970
<b>CAP. XII</b>				
<b>Serviciul de dragoaje, balizare, etc.</b>				
<i>Art. 31. — Retribuțiunea personalului de pe vase și aparate. — S'a sporit alocățiunea acestui articol cu suma necesară pentru angajarea a doi șefi de echipaj necesari, a unui scafandrier și a unui verificator, s'au prevăzut mici sporuri de salarii la o parte din personalul vechiu în serviciu și meritos.</i>	—	—	—	—
Aceste adaaose, după cum se arată în statul J, se ridică la suma totală de lei . . . . .	8.160	—	—	—
<i>Art. 32. — Materiale, combustibili</i>	—	—	—	—
De report . . . . .	8.160	—	3.600	2.970

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adăose	Scăderi	Adăose	Scăderi
Report . . . . .	8.160	—	3.600	2.970
<i>bil, executarea dragajelor, etc.</i> —Din cauza sporirii parcului vaselor serviciului, alocațiunea acestui articol urmează a se ridica cu lei . . .	10.000	18.160		
Deci un adaus la cap. XII de lei.				
<b>CAP. XIII</b>				
<b>Studii, facerea planului Dunărei, etc.</b>				
<i>Art. 34. — Retribuțiunea personalului permanent.</i> —S'a sporit alocațiunea acestui articol cu suma necesară pentru plata personalului trecut din statul provizoriu în acel definitiv, precum și de a se acorda mici sporuri de salarii la o parte din personal, după cum se arată în statul K ; deci un adaus la art. 34 de lei. . . . .	4.320			
<i>Art. 35. — Cheltueli pentru facerea planului Dunărci.</i> — S'a redus pe de o parte alocațiunea cu suma corespunzătoare plății salariului personalului provizoriu trecut în statul K, după cum se arată mai sus. Pe de altă parte s'a sporit alocațiunea acestui articol cu suma necesară pentru plata unui ponton ce se construște în șantierul din T.-Severin (30.000 lei) și pentru acoperirea cheltuelilor de tipărire a hărții hidrografice a Dunărei (20.000 lei).	40.000			
Pentru aceste motive alocațiunea acestui articol se sporește cu lei. Astfel cap. XIII se mărește cu suma totală de lei . . . . .			44.320	
<b>CAP. XIV</b>				
<b>Intreținerea porturilor Duhărene</b>				
<i>Art. 36. — Salariile cantonierilor,</i> De reportat. . . . .			66.080	2.970

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .			66.080	2.970
<i>sefilor de cantonieri, etc.</i> — S'a sporit suma prevăzută pentru a se putea angaja personalul nou cerut de trebuințele serviciului. Sporul, după cum se arată în detaliu în statul L de la pag. 33, este de lei . . . . .	12.600	—	—	—
<i>Art. 37. — Întrținerea șoselelor, cheiurilor, etc.</i> — S'a redus alocațiunea acestui articol, nefiind nevoie de o parte de reparații la lucrări, ele fiind deja făcute în exercițiul curent; suma corespunzătoare se micșorează deci cu lei . . . . .	—	32.830	—	—
Prin aceste schimbări prevederile de la cap. XIV permit o scădere de lei . . . . .	—	—	—	20.230
<b>CAP. XV</b>				
<b>Lucrări noi în porturile Dunărene</b>				
<i>Art. 38. — Lucrări de cheiuri, pcreuri, șosele, clădiri, etc.</i> — S'a redus alocațiunea acestui articol, ținându-se seamă de a se executa numai lucrările angajate până în prezent și de creditele disponibile; reducerea este de lei . . . . .	—	—	—	48.000
<b>CAP. XII</b>				
<i>Art. 40. — Cheltueli diverse și neprevăzute.</i> — Pentru necesități ce nu se pot preciza, e nevoie ca alocațiunea respectivă să fie sporită cu suma de lei . . . . .	—	—	2.520	—
			68.600	71.200
Cu modificările arătate mai sus, bugetul de cheltueli al serviciului hidraulic se înfățișează cu o reducere de lei . . . . .	—	—	—	2.600

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
<p><b>B. Serviciul de construcțiune și exploatare a porturilor maritime</b></p> <p align="center"><b>CAP. XVIII</b></p> <p><i>Art. 41. — Retribuțiunea personalului de construcțiuni și exploatare, etc. — S'a redus pe de o parte alocațiunea acestui articol cu suma ce rezultă din suprimarea diurnei directorului general înscrisă în statul H, prin suprimarea unui post de desenator în serviciul central, prin suprimarea postului de sub-șef de serviciu, a conductorului-șef de magazie și alte posturi specificate în statul M.</i></p> <p><i>Pe de altă parte s'a sporit alocațiunea acestui articol prin trecerea din statul provizoriu în acel definitiv a personalului de exploatare necesitat de sporul instalațiunilor, personal ce se găsește angajat, precum și pentru înaintări în grad a personalului tehnic și a se putea acorda mici sporuri de salarii la celălalt personal vechiu în serviciu și meritos.</i></p> <p><i>Cu aceste modificări, arătate în detaliu în statul N, alocațiunea acestui articol s'a sporit cu lei . . .</i> 154.980 —</p> <p><i>Art. 42. — Cheltueli de biurou, luminat, încălzit, etc. — S'a redus alocațiunea acestui articol cu suma corespunzătoare la chirii și cheltueli de biurou ce nu se mai plătesc, serviciul maritim fiind instalat în noul palat al ministerului; deci o scădere de lei . . . . .</i></p>			
---	25.000		
De raportat . .	154.980	25.000	

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .	154.980	25.000		
Cu aceste modificări prevederile de la cap. XVIII se sporesc cu lei.	—	—	129.980	
<b>CAP. XIX</b>				
<i>Art. 45. — Materiale și manopere pentru întreținerea digurilor, etc. — S'a sporit alocațiunea acestui articol cu suma necesară spre a se putea face față la toate cheltuelile de întreținere a digurilor, cheiurilor și ăltor instalațiuni, precum și pentru cheltuelile de manoperă și materiale ale lucrărilor prevăzute la art. 45 și 47 (vechi) care se suprimă.</i>				
Sporul acestui articol este de lei. . . . .	197.000			
<i>Art. 45. (vechiu). — Material și manopere pentru lucrări efectuate în atelierile portului, etc.; etc. — Alocațiunea acestui articol s'a redus în întregime, fiind cuprinsă în aceea a articolului precedent, cu lei. .</i>	—	150.000		
Cu aceste modificări prevederile dela cap. XIX se sporesc cu suma de lei . . . . .	—	—	47.000	
<b>CAP XX</b>				
<i>Art. 44. Fond de asigurare pentru instalațiuni de petrol. — Numărul rezervoarelor pentru depozitarea petrolului înmulțindu-se, ar trebui să sporim cu suma proporțională (2% din valoare) alocațiunea acestui articol; deci un adaus la cap. XX de lei . . . . .</i>	—	—	16.000	
<b>CAP XXI</b>				
<i>Art. 47 (vechiu). — Lucrări noi în porturile maritime. — Alocațiunea acestui articol s'a redus în întregime, fiind cuprinsă în aceea a art. 44 . . . . .</i>	—	—	—	200.000
De reportat . . . . .			192.980	200.000



	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .			129.980	200.000
<b>CAP. XXI</b>				
<i>Art. 48.—Cheltueli diverse si neprevăzute.—Alocațiunea acestui articol s'a redus cu lei. . . . .</i>	—	—	—	53.180
<b>CAP. XXII</b>				
<i>Art.—Subvențiunea pentru Casa de ajutor, etc.—In vederea înființării unei case de ajutor s'a introdus acest nou capitol cu suma de lei . . . . .</i>	—	—	10.000	253.180
			<b>202.980</b>	<b>253.180</b>
Cu aceste modificări și cu introducerea ultimelor capitole, partea de buget privitoare la serviciul de construcțiune și de exploatare a porturilor maritime se prezintă cu o reducere de lei . . . . .	—	—		50.200
<b>C. Serviciul maritim</b>				
<b>CAP. XXVIII</b>				
<i>Art.—47.—Retribuțiunea personalului definitiv. — S'a sporit alocațiunea acestui articol pentru a se putea echipa vaporul «Regele Carol» (în reparație), precum și pentru angajarea de personal la Constanța, necesar pentru sporirea traficului.</i>				
S'a mai sporit alocațiunea acestui articol pentru a se putea acorda mici sporuri de salarii la parte din personal.				
Prin aceste adause indicate în amănunt, în statele N, O, P, R, sporul art 47 este de lei . . . . .	53.460			
De raportat . . . . .	53.460			

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .	53.460			
<i>Art. 48.—Apuntamentele personalului provizoriu, etc.— S'a sporit alocățiunea acestui articol, din cauza cursei a treia săptăminală ce se va face între Constanța și Constantinopol (necesitatea înființării acestei curse se explică mai pe larg la partea privitoare la veniturile serviciului maritim), ceea ce provoacă un spor de cheltuială la art. 48 de lei . . . . .</i>	41.560			
Cu aceste adăugiri prevederile dela cap. XXIV se sporesc cu lei. .			95.020	
<b>CAP. XXIV</b>				
<b>M a t e r i a l e</b>				
<i>Art. 49.—Cheltueli de materiale si de exploatare, etc.— Alocăția acestui articol a trebuit să fie sporită, cea din trecut nefiind suficientă; sporul este de lei.</i>	4.000			
<i>Art. 50.—Cheltueli de materiale ce depind de mișcarea vaselor.— Din modificările introduse în interiorul vaselor alocăția acestui articol se reduce cu suma de lei . . . . .</i>		72.000		
În urma acestor modificări prevederile cap. XXIV se înfățișează cu o reducere de lei. . . . .				68.000
			95.020	68.000
			+ 27 020	
<b>D. Serviciul de navigațiune fluvială</b>				
<b>CAP. XXVI</b>				
<i>Art. 52.—Retribuțiunea personalului definitiv.— S'a sporit alocă-</i>				



	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . . . .			40.160	
CAP. XXVII				
<b>M a t e r i a l e</b>				
<i>Art. 55. — Materiale pentru întreținerea vaselor, etc. — Alocațiunea acestui articol permite o scădere de lei . . . . .</i>	—	422		
<i>Art. 56. — Taxe pentru iernarea vaselor, taxe de cheiaj etc. — Alocațiunea acestui articol se reduce cu lei . . . . .</i>	—	146		
Prin reducerea celor două sume de mai sus alocația de la cap. XXVII se micșorează cu lei. . . . .	—			568
CAP. XXVIII				
<i>Art. 58. — Fond de asigurare. — Din cauza sporirii parcului naval, alocațiunea acestui articol a trebuit să fie ridicată cu suma corespunzătoare 3 ‰, așa că adausul la acest capitol este de lei. . . . .</i>	—	—	30.582	
CAP. XXIX				
<i>Art. 59. — Subvențiunea Casei de ajutor a impiegatilor, etc. — Alocațiunea acestui articol a fost sporită cu suma corespunzătoare la personalul nou ce face parte din Casa de ajutor ; deci un adaus de lei.</i>	—	—	468	
CAP. XXXI				
<i>Art. 60. — S'a introdus acest articol și s'a prevăzut alocația necesară pentru plata pensunii căpitanului Iovanelli, conform proiectului de lege depus pe biroul Corpurilor legiuitoare ; deci un adaus de lei.</i>	—	—	3.600	
			74.796	568
			+ 74.228	

PE ARTICOLE		P ECAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
2.640	—		
—	106.100		
—	—		103.460
—	—	5.820	
		5.820	

**B. Șantierul naval din Turnu-Severin**

**CAP. XXXI**

*Art. 61. — Retribuțiunea personalului definitiv. — S'a ridicat alocațiunea acestui articol spre a se putea acorda mici sporuri de salarii la o parte din personal, după cum se indică în detaliu în statul Ș ; deci un adaus la art. 61 de lei . . . .*

*Art. 62. — Personalul provizoriu, maestri, lucrători, etc. — Se reduce alocațiunea acestui articol, avându-se în vedere că sumele alocate în trecut nu erau în raport cu lucrările ce se execută în șantier ; ceea ce îngăduie o scădere de lei.*

Cu aceste modificări prevederile de la cap. XXXI, și în general partea de cheltueli din buget privitoare la șantierul de la Turnu-Severin, se micșorează cu lei. . .

**F. Serviciul dokurilor și întrepozitelor din Galați și Brăila**

**CAP. XXXIV**

*Art. 65. — Retribuțiunea personalului definitiv. — S'a sporit alocațiunea acestui articol, avându-se în vedere înaintările în grad a parte din personalul tehnic și pentru a se acorda mici sporuri de salarii la parte din celălalt personal. S'a mai sporit alocațiunea prin trecerea de la personalul provizoriu în statul definitiv a o parte din personal.*

Din aceste modificări, indicate în detaliu în statul T, rezultă un adaus la capitolul respectiv de lei.

De reportat . . . .

Report . . . . .

CAP. XXXV

**M a t e r i a l e**

*Art. 67. — Imprimare, autografe, cheltueli de biuro, etc. —* Alocățiunea acestui articol s'a redus cu lei . . . . . — 3.900 —

*Art. 68. — Materiale și manopere pentru întreținerea magaziiilor, etc. —* Alocățiunea acestui articol a fost sporită în vederea instalațiunilor noi ce trebuiesc procurate; deci un adaus de lei. . . . . 50.862

*Art. 69. — Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate, prime la personal, etc. —* Alocățiunea acestui articol s'a mărit din cauza scumpirii prețului zilnic al lucrătorilor întrebuințați la manipularea mărfurilor și a cerealelor lor; deci un adaus la acest articol de lei. . . . . 28.400 —

79.262 | 3.900

Cu aceste modificări prevederile cap. XXXV se sporesc cu suma totală de lei . . . . . — — 75.362 —

CAP. XXXVI

*Art. 70. — Subvenția Casei de ajutor a împiegaților. —* Alocățiunea acestui articol a fost redusă, și nîndu-se seamă de suma totală a salariilor participanților și la care se acordă subvenția 2% din această sumă; deci o reducere de lei . . . . . — — — 1.000 —

81.182 | 1.000

Din cele arătate mai sus rezultă că bugetul serviciului docurilor și al intropozitelor din Galați și Brăila se înfățișează cu un spor de lei. . . . . — — — + 80.182

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
		5.820	
—	3.900		
50.862			
28.400	—		
79.262	3.900		
—	—	75.362	
—	—		1.000
		81.182	1.000
			+ 80.182

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaose	Scăderi	Adaose	Scăderi
<b>G. Inspectoratul general al porturilor de navigațiuni</b>			
CAP. XXXVI			
<i>Art. 74. Retribuția personalului definitiv. — S'a sporit alocațiunea acestui articol spre a se putea acorda inspectorului general salariul corespunzător gradului său din armată. S'a mai prevăzut mici înaintări la o parte din personal și a se acorda căpitanilor de porturi, militari, îndemnizări pentru ordonanțele ce se plătesc deosebit.</i>			
<i>In urma acestor adause, arătate în detaliu în statul U, articolul și capitolul relativ se ridică cu suma de lei . . . . .</i>			
—	—	12.540	—
CAP. XXXIX			
<b>M a t e r i a l e</b>			
<i>Art. 72.— Chirii pentru localurile căpitanilor.— Din cauza scumpiri chiriilor prevederile acestui articol se sporesc cu suma de lei . . .</i>			
558	—		
<i>Art. 77.— Imprimare necesare căpitanilor.— Alocația acestui articol e necesară a fi sporită cu lei . .</i>			
150	—		
708	—		
<i>Art. 82. — Combustibile pentru șalupe. — Alocația acestui articol se reduce cu lei . . . . .</i>			
—	160		
<i>Din modificările indicate mai sus prevederile dela capitolul respectiv se sporesc cu lei. . . . .</i>			
—	—	548	
<i>Partea de buget privitoare la cheltuelile inspectoratului general al porturilor și al navigațiunii se prezintă cu un spor de lei . .</i>			
—	—	13.088	—

## H. Casa pensiunilor cantonierilor

### CAP. XXXIX

*Art. 83. — Indemnitate de personal.* — S'a făcut un neînsemnat a daus pentru a se putea spori micile indemnizări ce se acordă personalului serviciului contabilității care se ocupă cu operațiunile acestei Case ; deci un adaus de lei.

2.000 —

*Art. 84. — Cumpărare de unelte.* — Numărul cautonlerilor de pe șosele fiind sporit, urmează de drept să fie ridicată și alocațiunea destinată pentru unelte cu suma de lei . . . . .

500

*Art. 85. — Pensiuni și ajutoare.* — Numărul pensionarilor sporindu-se pe fiecare an, e necesară ridicarea alocațiunii respective cu suma de lei . . . . .

13 000

*Art. 86. — Ajutoare de naștere.* — Pentru aceleași motive arătate mai sus la art. 85, fondul acesta urmează a fi ridicat cu suma de lei . . . . .

500

*Art. 89. — Fond pentru cumpărare de efecte.* — Capitalul Casei fiind sporit prin excedentele anilor trecuți și reținerilor ce se fac din salariile cantonierilor producând o sumă mai mare, întrucit numărul cantonierilor a fost sporit, se prevede de pe acum a se putea realiza un excedent mai mare ca cel al anului în curs ; deci un adaus de lei . . . . .

13 000

Cu aceste adause sporul total se face asupra cheltuelilor Casei pensiunilor cantonierilor este de lei

—

—

29.000



Deosebit de creditele înscrise la fiecare serviciu și capitol în parte, după cum se arată mai sus, se va mai prevedea în bugetul general al Statului un fond special care să servească, la trebuință, pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare pe seama diferitelor ramuri de serviciu ; aceste cheltuieli însă (dacă vor fi) vor fi acoperite, în ce privește fondurile speciale, din excedentul de venituri ce se va realiza dela serviciile enumerate.

*Ministrul lucrărilor publice, Barbu St. Delavrancea.*

*Domnilor deputați,*

Comisiunea bugetară, luând în desbatere proiectul de buget al ministerului lucrărilor publice și al serviciilor dependente de acel minister, l'a aprobat cu modificările cuprinse în alăturata tabelă și m'a însărcinat, ca raportor, să vă expun următoarele lămuriri :

Proiectul de buget pentru viitorul an bugetar 1911—1912 se prezintă, față de alocațiunile exercițiului în curs, cu următoarele diferențe :

Venituri : spor . . . . .	7.421.980 lei
Cheltuieli :    . . . . .	3.667.258 »
	+ 3.754.722 lei

Alocațiunile anului curent au fost : 100.874.600 lei la venituri și 81.633.618 lei la cheltuieli.

Prevederile pentru anul viitor 1911—1912 sunt : 108.296.580 lei la venituri și 85.300.976 lei la cheltuieli.

Așa, dar, veniturile întrec cheltuielile cu 19.240.982 lei după prevederile bugetului curgător ; iar pentru cel viitor această diferență în plus este de 22.995.704 lei.

Trebuie să observ că în cifrele precedente intră și bugetul special al Căilor Ferate, care pentru anul viitor 1911—1912 prevede 90.155.600 lei, venituri și 59.100.000 lei cheltuieli, așa cum a fost votat de D-voastre.

Scoțind din cifrele totale partea privitoare la Căile Ferate, ne rămâne pentru ministerul lucrărilor publice, cu serviciile dependente :

Anul în curs 1910—1911		1911—1912	
Venituri	Cheltuieli	Venituri	cheltuieli
15.374.600	25.433.618	18.140.980	26.200.876
10.059 018		8.059.896	

Aşa dar, proiectul de buget pentru anul viitor se prezintă în condițiuni mai avantajoase decît bugetul în curs.

Expunerea de motive arată bazele pe cari s'au făcut diferitele evaluări la venituri, evaluări justificate prin media veniturilor pe anii din urmă și prin veniturile exercițiului în curs.

În ce privește cheltuelile, sporul total față cu

exercițiul curent este de . . . . .	3.667.258 lei
Scăzînd sporul care privește pe C, F. R. . . . .	<u>2.900.000 »</u>
	767.258 lei

Administrațiunea propriu zisă a ministerului prezintă :

Sporuri . . . . .	726.870 lei
Scăderi . . . . .	<u>26.870 »</u>
Spor real . . . . .	700.000 lei

Din această sumă cea mai mare parte este reprezentată prin cifra de 600.000 lei, adăugită la cap. V, art. 17, urcîndu-se astfel de la 1.600.000 la 2.200.000 lei alocația pentru material de pietriș și piatră sfărîmată necesară întreținerii șoselelor. Această sporire este deplin justificată și putem spera că va contribui la îndreptarea în parte a stărei șoselelor noastre, cari lasă mult de dorit. Expunerea de motive făgăduiește o eventuală sporire a acestei alocațiuni pentru exercițiile viitoare.

Tot la cap. V s'a adăugit un spor de 25.000 lei, la art. 15, pentru salariile cantonierilor, șefi de cantonieri, picheri, etc., adică personalul inferior al șoselelor. Astfel sporul total pentru șosele se urcă la 625.000 lei

Restul sporurilor propuse până la cifra de 767.158 lei (adică 142.258 lei) se descompune astfel, în urma modificărilor introduse de comisia bugetară :

### *Ministerul Lucrărilor Publice*

<u>Cap.</u>	<u>Art.</u>	<u>Natura cheltuelilor</u>	<u>Adause</u>	<u>Scăderi</u>	
I	1—5	vechiu	Administrația centrală.	72.308 —	12.500 —
II	5	nou—8	Serviciul de construcțiune și întreținerea căilor de comunicațiune. . . . .	43.200 —	13.000 —
III	9—10		Studiul comisiuni, misiuni . . . . .	— —	— —

IV	11 14	Școala de poduri și șosele.	20.730	---	40.000
VI	21	Studii . . . . .	—	—	20.000 —
VII	22 - 23	Cheltueli extraordinare.	19.262	—	—
VIII	24	Contenciosul . . . . .	5.000	---	---
			+ 160.500		— 85.500 —
			+ 75.000		---

*Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă*

X—XVII	26 - 40	Serviciul hidraulic . . . . .	68.600	-	71.200—
XVIII	XXII 41 -- 46	Porturile maritime . . . . .	202.980	---	253.180—
XXIII	XXV 47—51	Serviciul maritim. . . . .	95.020	—	68.000 --
XXVI—XXX	52 - 60	Navigațiunea fluvială . . . . .	74.796	—	568 —
XXXI—XXXIII	61—64	Șantierul Naval . . . . .	2.640	-	106.100—
XXXIV	XXXVI 65 -- 70	Dokurile. . . . .	81.182	—	1.000—
XXXVII	XXXVIII 71 - 82	Inspectoratul navigațiunii	13.088	—	— —
			+ 538.306		— 500.048 —
			+ 38.158		---
XXXIX	83 -- 80	Casa pensiunilor cantonierilor.	+ 29.000	---	---

*Recapitulație*

Spor în bugetul ministerului. . . . .	75.000 lei
» la Direcția generală a căilor pe apă.	38.258 »
» la Casa pensiunilor cantonierilor. . . . .	29.000 »
Total . . . . .	142.258 lei
Sporul pentru șosele (Cap. V). . . . .	625.000 »
Totalul sporului. . . . .	767.258 lei

Expunerea de motive dă justificărilor acestor diferite sporuri pe capitole și articole.

*Domnilor deputați,*

Comisiunea bugetară vă roagă, prin subsemnatul, să aprobați alăturatul proiect de buget al ministerului lucrărilor publice și al serviciilor dependente de acel minister cu modificările propuse, însumând la :

Venituri . . . . .	108.296.580	— lei
Cheltueli . . . . .	85.300.876	— »
Excedent . . . . .	22.995.704	— lei

Raportor, *E. A. Pangrați*

## T A B L O U

De modificările admise de comisia bugetară la proiectul de buget al ministerului  
lucrărilor publice pentru exercițiul 1911—1912

Cap.	Articole	MODIFICAREA ADMISĂ	S U M A	
			Plus	Minus
I	1	Se scade la personal administrațiunii centrale (stat A) sporul de 200 lei lunar propus pentru directorul contabilității, menținându-se salariul de 750 lei lunar. . . . .		2.400 —
II	5	Se adaugă un loc de inginer-șef clasa I, care se uitase . . . . .	12.000	
IV	11	Se reduce diurna directorului scoalei de poduri și șosele (stat F) de la cifra propusă de 600 lei lunar la cifra de 400 lei, conform regulamentului pentru organizarea corpului tehnic, art. 55 . . . . .	—	2.400 —
IV	14	Se înlocuște cuvintele: «Reparațiuni la localul școalei, cumpărări de instrumente și îmbunătățirea laboratorilor» prin: « <i>Sporirea instalațiilor, procurare de instrumente și înzestrarea laboratorilor, adăugiri și transformări de clădiri, cumpărare de terenuri vecine pentru mărirea localului și alte îmbunătățiri</i> », iar alocația se reduce de la 70.000 lei la 60.000 lei. . . . .	—	10.000 —
VII	23	Cheltueli diverse și neprevăzute, publicații și altele, se sporește alocația de la 50.876 lei la 53.676 lei . . . . .	2.800	
		Total . . . . .	14.800	14.800 —

Raportor, E. A. PANGRATI.

## DES VOLTARI

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	<b>CAP. I</b>		
	<b>Administrația centrală</b>		
	<i>§ 1. Personal</i>		
1	Retribuțiunea personalului administrației centrale, după statul A . . . . .	258.252	
2	Idem personalului administrativ din serviciile tehnice exterioare, după statul B . . . . .	166.380	
3	Cheltueli de reprezentare ale ministrului . . . . .	9.600	
	<i>§ 2. Material</i>		
4	Cheltueli de cancelarie, imprimate, mobilier, încălzit, luminat, etc., după statul C . . . . .	86.000	
		520.232	
	<b>CAP. II</b>		
	<b>Serviciul de construcție și întreținere a căilor de comunicație</b>		
	<i>§ 1. Personal</i>		
5	Retribuțiunea personalului inginerilor și conductorilor, după statul D . . . . .	1.281.900	
6	Personalul tehnic și administrativ suplimentar și înaintări în cursul anului . . . . .	20.000	
	<i>§ 2. Material</i>		
7	Cheltueii de cancelarie, chirii de localuri, imprimate, iostumente, hărți, mobilier, după statul E . . . . .	32.000	
8	Cheltueli de transport și diurne . . . . .	550.000	
		1.883 900	
	<b>CAP. III</b>		
	<b>Stipendii, misiuni și comisii</b>		
9	Stipendii și ajutoare elevilor în școlile tehnice din țară și din străinătate, precum și misiuni și lucrări relative la atribuțiunile acestui departament . . . . .	15 000	
	De reportat	15.000	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . . . .	15.000	—
10	Idemnizarea cuvenită membrilor comisiei însărcinate cu examinarea candidaților de geometri-arpentori . . . . .	5.000	—
	<b>CAP. IV</b>	<b>20 000</b>	
	<b>Școala de poduri și șosele</b>		
	<b>§ 1. Personal</b>		
11	Retribuțiunea personalului școalei, după statul F	261.192	—
	<b>§ 2. Material</b>		
12	Nutrimntul elevilor, cheltueli pentru excursiuni, spese de biou, încălzit, iluminat, îmbrăcăminte elevilor, bibliotecă, imprimarea cursurilor, instalațiuni din nou, material pentru internat și ori ce alte cheltuel. pentru întreținerea școalei, după statul G . . . . .	120.000	—
13	Colecțiuni de modele, aparate, materiale, cărți, reviste și diferite alte furnituri pentru laboratorul de chimie . . . . .	2 000	—
14	Pentru sporirea instalațiunilor, procurare de instrumente și înzestrarea laboratorilor, adăugiri și transformări de clădiri, cumpărare de terenuri vecine pentru mărirea localului și alte îmbunătățiri. . . . .	60.000	—
	<b>CAP. V</b>	<b>443.192</b>	
	<b>Întreținerea șoselelor și podurilor</b>		
	<b>§ 1. Personal</b>		
15	Salariile cantonierilor, șefilor-cantonieri, zidarilor, pietrarilor, căruțașilor și mecanicilor.	1.525.000	—
16	Pentru cumpărare de unelte necesare cantonierilor . . . . .	10.000	—
	<b>§ 2. Material</b>		
17	Material de pietriș și piatră sfărâmată pentru întreținerea șoselelor, procurare de cilișdri, combustibil, etc. . . . .	2.200.000	—
	De reportat	3.735.000	—

Articole	NATURA VENITURILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . . . .	3.735.000	—
18	Plantațiuni pe șosele și pepiniere . . . . .	20.000	—
19	Lucrări de construcții, reconstrucții, reparații, lucrări contractate în anii trecuți, reconstrucții și lucrări din nou de poduri, șosele, lucrări de apărare, cantoane, etc. . . . .	1.654.000	—
	§ 3. <i>Subvențiuni</i>		
20	Subvențiune acordată primăriei Capitalei pentru reconstruirea și întreținerea drmurilor naționale din interiorul noiei raze a orașului, conform art. 11 al legii promulgată cu decretul No. 2.405 din 1905 . . . . .	200.000	—
		5.609.000	—
	CAP. VI		
	<b>S t u d i i</b>		
21	Cheltueli de studii și sondaj . . . . .	40.000	—
	CAP. VII		
	<b>Cheltueli extraordinare</b>		
22	Cheltueli de teleg. și telef. <small>(Personal. . . . . 2.400)</small> <small>(Taxe de telef. și teleg. 12600)</small>	15.000	—
23	» diverse și neprevăzute, publicații și altele . . . . .	53.676	—
		68.676	—
	CAP. VIII		
	<b>P r o c e s e</b>		
24	Cheltueli de procedură, onorarii și procese pierdute . . . . .	15.000	—
	CAP. IX		
	<b>Direcțiunea generală a cailor ferate</b>		
25	Cheltueli totale conform bugetului special anexat . . . . .	59.100.000	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	<b>Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă</b>		
	<b>A. Serviciul hidraulic</b>		
	PORTURILE DUNARENE		
	<b>CAP. X</b>		
	<b>Administrațiunea centrală</b>		
	§ 1. <i>Personal</i>		
26	Retribuțiunea personalului administrațiunii centrale, după statul H . . . . .	150.300	
	§ 2. <i>Material</i>		
27	Spese de cancelarie, plata telegramelor, imprimare, cărți pentru bibliotecă, mobilier, imprimarea hărții hidrografice, cheltuieli mărunte, etc. . . . .	27.000	
		<b>177.300</b>	
	<b>CAP. XI</b>		
	<b>Serviciul exterior de construcțiune și întreținerea porturilor Dunărene</b>		
	§ 1. <i>Personal</i>		
28	Retribuțiunea personalului inginerilor și conductorilor, după statul I. . . . .	169.200	
	§ 2. <i>Material</i>		
29	Spese de cancelarie, chirii de localuri, încălzitul și iluminatul biourilor . . . . .	7.850	
30	Cheltuieli de transport și diurne, cărți permanente pe calea ferată pentru personalul de sub acest capitol și capitolul XII. . . . .	10.000	
		<b>187.050</b>	
	<b>CAP. XII</b>		
	<b>Serviciul de dragaje, balizarea șenalului navigal și distrugerea obstacolelor navigațiunii pe Dunăre</b>		
	§ 1. <i>Personal pe vase și aparate</i>		
31	Retribuțiunea personalului de pe vase și aparate, după statul J. . . . .	131,940	
	De reportat . . . . .	131.940	



Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report .	131.940	
	§. 2. <i>Material</i>		
32	Materiale, combustibil, executarea dragajelor, distrugerea obstacolelor, balizarea șenalului navigabil, completarea mașinilor la ateliere și orice instalațiuni și transformări la aparate, personal provizoriu, lucrători, precum și plata sumelor neachitate din trecut . .	290.000	—
		421.940	
	CAP. XIII		
	Studii, facerea planului hidrografic al Dunărei și rectificarea kilometrării		
	§ 1. <i>Studii</i>		
33	Cheltuieli pentru studii în porturile Dunărene.	20.000	—
	§ 2. <i>Facerea planului hidrografic și rectificarea kilometrării</i>		
34	Retribuțiunea personalului permanent, după statul K . . . . .	24.120	
35	Cheltueli pentru facerea planului hidrografic al Dunărei și rectificarea kilometrării, materii, manoperă, personal provizoriu, plata pontonului pentru personal și tipărirea hărților hidrografice între Brăila și Giurgiu . .	160.000	—
		204.120	
	CAP. XIV		
	Intreținerea porturilor Dunărene		
	§ 1. <i>Personal</i>		
36	Salariile cantonierilor, șefilor-cantonieri, piche-rilor, pontonierilor, mecanicilor, fochiștilor căruțașilor, etc., după statul L . . . . .	218.520	—
	§ 2. <i>Material</i>		
37	Intreținerea șoselelor, cheurilor pereurilor, pontoanelor, clădirilor, repararea lucrărilor exis-		
	De reportat .	218.520	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . . . .	210.520	—
	tente, iluminatul porturilor, material și manoperă. . . . .	467.440	--
		685.960	—
	<b>CAP. XV</b>		
	<b>Lucrări noi în porturilor Dunărene</b>		
38	Lucrări contractate în anii trecuți, pereuri, platforme, șosele, poduri, magazine, cantoane, localuri de administrație, linii ferate, latrine publice, exproprieri, etc. . . . .	452.000	—
	<b>CAP. XVI</b>		
39	Restituiri de taxe rău percepute în porturile Dunărene. . . . .	8.000	--
	<b>CAP. XVII</b>		
40	Cheltueli diverse și neprevăzute. . . . .	13.630	—
	<b>B. Serviciul de construcție și exploatare a porturilor maritime</b>		
	<b>CAP. XVIII</b>		
	<b>§ 1. Personal</b>		
41	Personalul serviciului central și exterior după statul M. . . . .	614.160	—
42	Cheltueli de birou, transport, parcurse pe căile ferate, deplasări, diurne, mobilier, telegrame, telefoane și altele. . . . .	45.000	—
	<b>CAP. XIX</b>		
	<b>§ 2. Material și manoperă</b>		
43	Material și manoperă pentru întreținerea cheurilor, digurilor, platformelor, liniilor de căi ferate, clădirilor, geamandurilor, luntrilor, etc. Material și manoperă pentru drăgi și remorchere.		
	De reportat	659.160	--

Articole	NATURA CHELTUELIOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report .	659.160	
	Material și manoperă pentru întreținerea instalațiilor de petrol.		
	Material și manoperă, imprimate pentru exploatarea și întreținerea magaziiilor cu silozuri, despăgubiri pentru mărfuri stricate, cheltuieli de procese, asigurări, etc.		
	Material și manoperă pentru întreținerea și exploatarea uzinei electrice, iluminatul portului etc.		
	Personal provizoriu pentru exploatarea magaziiilor cu silozuri și uzinei electrice centrale.		
	Material și manoperă pentru întreținerea instalațiilor și aparatele portului, și		
	Material și manoperă pentru lucrări neprevăzute.		
	Material și manoperă pentru lucrările efectuate în atelier pentru alte autorități și pentru particulari, etc. . . . .	902.000	
	CAP. XX		
	§ 3. <i>Fond de asigurare pentru instalațiile de petrol</i>		
44	Crearea unui fond de asigurare a instalațiilor de petrol din depuneri anuale la Casa de depuneri a 2% din costul instalațiilor periclitare. . . . .	68.000	
	CAP. XXI		
	§ 5. <i>Cheltuieli diverse și neprevăzute</i>		
45	Cheltuieli neprevăzute și restituiri de taxe rău percepute. . . . .	45.000	
	CAP. XXII		
	§ 6. <i>Subvenție</i>		
46	Subvenții pentru Casa de ajutor a impiegarților inferiori, lucrători și oameni de serviciu.	10.000	
		1.684.160	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	<b>C.—Serviciul maritim</b>		
	<b>CAP. XXIII</b>		
	§ 1. <i>Personal</i>		
47	Personal definitiv, după statele, N, O, P, R. » auxiliar, hrana echipajelor, diurne, cheltuieli de reprezentare și repatrieri, indemnizare pentru ordonanțe . . . . .	617 640  536.560	—  —
	<b>CAP. XXIV</b>		
	§ 2. <i>Material</i>		
48	Cheltuieli de materiale, administrație și exploatare cari nu depind de mișcarea vapoarelor, la uscat și pe vapoare: obiecte de inventar, uniforme; manipularea, spese vamale și transport la materiale; materiale de curățit, vopsit, luminat și încălzit. Intreținerea și repararea vapoarelor; idem la instalațiile din porturi, la clădiri și mobilier. Cheltuieli de andocare. Chirii de localuri și depozite. Asigurări de instalații și materiale. Plăți de medici, medicamente și întrețineri în spitale; ajutoare pentru boală și înmormântare. Obiecte și alocații de biuro, imprimate. Timbre spese de relații cu băncile. Datorii din exerciții trecute. Spese de publicitate, de judecăți, gratificații pentru piloți, abonamente și convorbiri telefonice, abonamente la reviste și ziare, telegrame, despăgubiri de mărfuri stricate sau pierdute, cheltuieli neprevăzute, etc. .	620.000	—
	Cheltuieli de materiale și exploatare cari depind de mișcarea vapoarelor: păcură, cărbuni, unsoare, apă, luminatul. Spălatul, transportul și repararea rufăriei. Provizii și transportul lor pentru restaurante și echipaje. Comisioane pentru călători și măr-		
	De reportat . . . . .	1.774.200	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	1.774 200	
	furi ; cheltueli de agenție și magazinaj ; refacții, restituiri de taxe. Spese și taxe de porturi, dokuri, sanitare, de salvare, cheiaj, amaraj, ancoraj, tonaj, drepturi și formalități vamale, pilotaj, remorcaj, bărci. Spese de manipulație, încărcări, descărcări, arimaj, dezarimaj, controlul încărcămîntului, limburi, separațiuni, cheltueli neprevăzute, etc.	3 170.000	
	CAP. XXV		
	§ 3. <i>Fond de asigurare</i>		
51	Depuneri pentru fondul de asigurare al va- poarelor. . . . .	750.000	
		5.694.200	
	D.— <i>Navigationa fluvială</i>		
	CAP. XXVI		
	§ 1. <i>Personal</i>		
52	Personal definitiv, după statul S. . . . .	510.720	
53	Personal provizoriu, precum : agenți, impie- gați, cassieri, magazineri, mecanici, focari, marinari, piloți, etc., indemnizări de depla- sări, prime și provizion la personal, ono- rarii la advocați, experți, medici, parcurse pe căile ferate și altele . . . . .	513.526	
	CAP. XXVII		
	§ 2. <i>Materiale</i>		
54	Imprimare, cheltueli de cancelarie, corespon- dență, telegrame, telefoane, anunțuri, abo- namente la ziare, chirii de localuri, instalări și completări de localuri, iluminat și încălzit.	80.000	
55	Materiale pentru întreținerea vaselor, material de uns, de șters, de iluminat, de încălzit, re- parațiuni și modificări de vase, taxe vamale		
	De reportat	1.104.246	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . .		
	și comunale la materiale de consumație pentru vasele și la obiectele de inventar ale vaselor, medicamente, întrețineri în spitale, îmbrăcăminte și altele . . . . .	1 304.000	—
56	Taxe pentru iernarea vaselor, taxe de cheiaj, manipulația mărfurilor, timbre și formalități vamale, taxe de dokuri, prime pentru asigurarea mărfurilor și cerealelor, taxe pentru trecerea cataractelor, despăgubiri de mărfuri, remorcări cu vapoare particulare, cheltuelile agențiilor privitoare la mărfuri, cheltueli pentru schimb de bani, taxe pentru îndepliniri de procedură în procese, datorii din exerciții trecute și altele. . . . .	798 000	—
57	Parți aferente căilor ferate române, căilor ferate bulgare, serviciului maritim român, societății de navigație sud-germane și altor societăți și armatori, restituiri de taxe percepute în plus și efectii . . . . .	1 500.000	—
	CAP. XXVIII		
	§ 3. <i>Fond de asigurare</i>		
58	3 % din costul vaselor N. F. R. pentru construcții și cumpărări de vase noi și repararea vaselor serviciului cari ar suferi naufragii sau avarii de o valoare mai mare de lei 6.000, precum și pentru acoperirea daunelor pricinuite altor vase și instalațiuni străine cari ar cădea în sarcina N.F.R. (Legea sancționată cu decretul No. 3,916/905). . . . .	347.582	—
	CAP. XXIX		
	<i>Subvenții</i>		
59	Subvenție pentru Casa de ajutor a impiegaților inferiori, lucrătorilor și oamenilor de serviciu (2 % din suma ce reprezintă salariile participanților la acea Casă) . . . . .	8.220	—
	De reportat . . . . .	5.062.048	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . . . .	5.062 048	—
	CAP. XXX		
60	Pensie Căpitanului N. Iovanelli, fără rețineri (legea din..., ordinul M. L. P. No. 32.398/910).	3.600	—
	E. — Șantierul naval din Turnu-Severin	5.065.648	—
	CAP. XXXI		
	§ 1. <i>Personal</i>		
61	Personal definitiv, după statul Ș . . . . .	86.520	—
62	Personal provizoriu, precum : maeștri, lucrători, onorarii la medici, avocați, experți, indemnizări de deplasări, parcurse pe căile ferate și alte cheltueli neprevăzute . . . . .	497 860	—
	CAP. XXXII		
	§ 2. <i>Material</i>		
63	Materile de lucru, unelte, combustibil, unsoare, obiecte de inventar, întreținerea localurilor. iluminat, încălzit, medicamente, întrețineri în spitale, despăgubiri, cheltueli de cancelarie, imprimare, corespondențe, taxe vamale și comunale, taxe pentru îndepliniri de proceduri în procese, datorii din exercițiile trecute, întreținerea clădirilor și refaceri din nou și altele . . . . .	550.000	—
	CAP. XXXIII		
	Subvenții		
64	Subvenție pentru Casa de ajutor a impiegaților inferiori, lucrători și oameni de serviciu (2 % din suma ce reprezintă salariile participanților la acea Casă) . . . . .	10.000	—
	F. — Serviciul dokurilor din porturile Brăila și Galați	1.144.380	—
	CAP. XXXIV		
	§ 1 <i>Personal</i>		
65	Personal definitiv, după statul T. . . . .	290.520	—
	De reportat	190.520	--

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1911	
		Lei	B.
	Report . . . . .	290.520	
66	Personal provizoriu, precum: medici, scriitori de vagoane, supraveghetori, păzitori, curieri, etc., fochiști, lucrători la ateliere și casa de mașini, magazii, bazinuri, aparate și vase, la elevatoare, macarale, doc plutitor, la remorcher, dragă întreținerea liniilor, cheltueli de deplasări, onorarii la avocați, experți, parcurse pe căile ferate și altele .	259 432	—
	CAP. XXXV		
	§ 2. <i>Material</i>		
67	Imprimare, autografe, cheltueli de cancelarie, corespondență, telegrame, telefoane, anunțuri, hârtie și diferite imprimare, întreținerea biurourilor și mobilierului, iluminatul și încălzitul biurourilor, apă de băut și chiria localului serviciului . . . . .	29.150	—
68	Materiale și lucrări pentru întreținerea magaziiilor, motoarelor, aparatelor și vaselor, combustibil, material de uns și șters, de iluminat, întreținerea și reînnoirea obiectelor de inventar a magaziiilor, aparatelor și vaselor, întreținerea căilor, șoselelor, cheurilor, grădinilor, împrejmuirilor, etc. Lucrări noi, precum: hangare, macarale, elevatoare, motoare, cîntare, cilindre compresoare, linii de garaj . . . . .	600.600	—
69	Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate și alte despăgubiri, plată de prime la personal, asigurări de mărfuri, clădiri, aparate și vase, spese de relațiuni cu Băncile, taxe pentru îndepliniri de proceduri în procese, medicamente și întreținerea în spitale, cheltueli pentru manipulațiunea mărfurilor și a cerealelor, datorii din exercițiile trecute și altele . . . . .	258 200	—
	De reportat . . . . .	1.437.902	—



Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . . . .	1.437.902	
	<b>CAP. XXXVI</b>		
	<b>Subvenții</b>		
70	Subvenție pentru Casa de ajutor a impiegaților inferiori, lucrători și oameni de serviciu.	8 000	—
		<b>1.445.902</b>	—
	<b>G. — Inspectoratul general al navigațiunii și porturilor</b>		
	<b>CAP. XXXVII</b>		
	<b>§ 1. Personal</b>		
71	Personal definitiv, după statul U. . . . .	234.540	—
	<b>CAP. XXXVIII</b>		
	<b>§ 1. Material</b>		
72	Chirii pentru localurile căpităniilor: Vîrcio- rova, Ostrov, Chilia-Veche, Mangalia, Isac- cea și comisariatul maritim din Sulina . . . . .	2.750	—
73	Chiria pentru localul inspectoratului general al navigațiunii și porturilor . . . . .	2.000	—
74	Indemnitate pentru cheltueli de cancelarie: pentru inspectoratul general 30 lei lunar, pentru căpităniile de T.-Severin, Brăila, Ga- lați, Sulina și Constanța a 15 lei lunar, pen- tru căpităniile Calafat, Corabia, T. Măgurele, Călărași, Giurgiu, Cernavodă și Tulcea a 6 lei lunar; iar restul de 14 căpităanii de clasa III a 4 lei lunar. . . . .	2.436	—
75	Lemne și cărbuni pentru încălzitul localurilor - căpităniilor din porturi . . . . .	5 000	—
76	Indemnitate pentru iluminatul și alte mici chel- tueli de întreținere pentru 26 căpităanii de porturi și inspectoratul general al naviga- țiunii și porturilor . . . . .	2 880	—
77	Diferite imprimate necesare căpităniilor de porturi. . . . .	2 300	—
	De raportat. . . . .	251.906	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . . . .	251.906	—
78	Misii, transporturi, precum și indemnități de echipare pentru personalul superior . . . . .	3 680	—
79	Mobilier pentru căpitaniile de porturi și serviciul central. . . . .	2.000	—
80	Deplasări și transportul funcționarilor în interes de serviciu pe căile ferate române . . . . .	300	—
81	Cheltueli de corespondențe, telegrame, telefoane etc. . . . .	700	—
82	Combustibil și alte materiale, precum și întreținerea șalupelor de poliție «Pandurul» și «Santinela» aflate în serviciul porturilor Brăila și Galați. . . . .	8.000	—
		266.586	—
	<b>H.—Casa de pensuni și ajutoare a cantonierilor și celorlalți impiegați inferiori</b>		
	<b>DAP. XXXIX</b>		
83	Indemnizare de personal . . . . .	6.000	—
84	Cumpărări de unelte. . . . .	9.500	—
85	Pensiuni și ajutoare . . . . .	58.000	—
86	Ajutoare pentru nașteri . . . . .	3.000	—
87	Ajutoare pentru înmormintări . . . . .	3.000	—
88	Diverse . . . . .	1.000	—
89	Fond pentru cumpărare de efecte . . . . .	69.500	—
		150.000	—

(D. M. Deșliu, vice-președinte, ocupă fotoliul președințial).

**D. C. Bacalbașa :** D le președinte, s'a prevăzut în buget patru căpitani principali pentru porturile Galați, Brăila, Sulina și Constanța. S'a omis a se trece în aceeaș categorie și căpitantul portului Giurgiu. Mai mulți d-ni deputați împreună cu mine propun acest amendament.

**D. M. Deșliu, vice-președinte :** Suntem de abia la discuțiunea generală. Lăsați amendamentul la capitolul respectiv.

**D. C. Bacalbașa :** Am convenit să depunem amendamentul mai înainte, pentru că urmărim cam greu votarea succesivă a capitolelor.

Acest amendament sună astfel :

CAP. XXVI.

*Amendament*

Se sporește numărul căpitanilor de port principali cu unul. Prin aceasta se va reduce numărul căpitanilor clasa I tot cu unul.

Sporul de 1.920 lei este luat dela cap. XXXIII, art. 71.

*C. Bacalbașa, P. Rădulescu, Dr. Giani, Sabba Ștefănescu, I. Giulea, I. Niculescu-Sighireanu, Dr. Herescu, P. Vlădescu.*

**D. Barbu St. Delavrancea, ministru lucrărilor publice**: Nu am nimic de obiectat contra acestui amendament.

— Se pune la vot luarea în considerațiune a proiectului de buget și se adoptă.

Cifrele sub cap. I—IX se votează succesiv fără discuțiune.

— Se dă cetire cap. X.

**D. Barbu St. Delavrancea, ministru lucrărilor publice**: Rog pe onor. Cameră să consimtă a introduce aci suma de 2.400 lei, pe lângă cifra de 150.300 lei, sumă ce se va scădea tot cu 2.400 lei de la cap. XXI, așa încât nu se propune nici o modificare decît numai o îndreptare de cifre.

— Se pune la vot cap. X astfel amendat și se primește.

— Cifrele de sub cap. XI—XXV se primesc astfel cum au fost prezentate de comisiunea bugetară, cu scăderea sumei de 2.400 lei dela cap. XXI, ce s'a adăogat la cap. X.

— Se dă cetire cap. XXVI.

**D. raportor**: Aci este un amendament a d-lui Bacalbașa.

— Se pune la vot cap. XXVI astfel amendat și se primește.

— Cifrele de sub cap. XXVII—XXIX se primesc astfel cum au fost prezentate de comisia bugetară.

— Se pune la vot în total cu bile, proiectul de buget al ministerului lucrărilor publice și rezultatul votului este cel următor :

Votanți . . . . .	85
Majoritate regulamentară.	44
Bile albe . . . . .	84
Bile negre.	1

**D. vice-președinte** : Adunarea a încuviințat proiectul de buget.

## Fond de aprovizionare pentru șantierul naval din T.-Severin

*Sedința adunării deputaților dela 2 Aprilie 1911*

— **D. Th. Marinescu** raportor, dă citire raportului și proiectului de lege relativ la dotarea șantierului naval din T.-Severin cu un fond de aprovizionare.

*Art. unic.* — Suma de lei 311.778, realizată pînă în prezent din întrebuințarea materialelor aflate în ființă în magaziiile de economat ale șantierului naval din Turnu Severin, în ziua de 1 Aprilie 1901, cînd a fost trecut dela ministerul de finanțe la acel de lucrărilor publice, și înregistrate în scripote cu valoarea de lei 675.502, bani 70, precum și suma care se va mai realiza din materialele aflate astăzi în ființă, fie prin întrebuințare, fie prin vinzarea lor, vor constitui un fond de aprovizionare al acelu șantier.

### *Expunere de motive*

La 1 Aprilie 1901, data trecerii șantierului naval din Turnu Severin și a serviciului de navigațiune fluvială dela ministerul de finanțe la acel de lucrări publice, se găseau în magaziiile de economat a șantierului materiale trecute în scripote cu valoarea de lei 675.502, bani 70.

O parte din aceste materiale, anume pentru suma de lei 512.657, bani 28, au fost cumpărate din fondul de exploatare al regiei monopolurilor Statuuii, de care depindeau cele două servicii, pînă la data arătată mai sus. Restul de materiale în valoare după scripote de lei 162.845, bani 72, fusese cumpărate din fondurile bugetare al șantierului.

Șantierul naval fiind în imposibilitate la acea dată, după cum este și astăzi să achite regiei monopolurile Statului valoarea materialelor cumpărate din fondul său de exploatare, regularea acestei afaceri s'a amînat pentru mai tîrziu. S'a dispus însă ca pentru orice material, din acele arătate mai sus, ce se va întrebuința de șantier la vreo construcție să se depună valoarea lui la Casa de depuneri și consennațiuni.

În cursul acestor 10 ani s'au întrebuințat aproape toate materialele ce se puteau întrebuința, și valoarea lor, după scripote, în sumă de lei 271.570, bani 01, a fost consennată la Casa de depuneri.

În vara anului 1907 un incendiu a distrus parte din magazinele șantierului împreună cu materialele aflate în ele, în valoare după scripte de lei 85.339, bani 99. Așa că materialele rămase încă neîntrebuițate și aflate astăzi în ființă au după scripte o valoare de lei 318.592, bani 70.

O parte din aceste din urmă materiale nu va găsi întrebuințare decât încetul cu încetul, într'o serie mare de ani. Cealaltă parte nu va putea fi întrebuințată la construcție nici odată și va trebui să fie vîndută

Șantierul naval din Turnu-Severin fiind, pe deoparte, și astăzi în imposibilitate să achite regiei monopolurilor Statului valoarea materialelor cumpărate din fondul său de exploatare, iar pe de altă parte, avînd mare nevoie, pentru bunul mers, de a fi dotat cu un fond de aprovizionare, se propune alăturatul proiect de lege prin care se crează șantierului un asemenea fond provenit din :

- 1) suma deja consemnată la casa de depuneri, valoarea materialelor întrebuințate pînă în prezent și care este astăzi, împreună cu procentele date de acea Casă, de lei 311.778 ; și
- 2) suma ce se va mai realiza, fie prin întrebuințare, fie prin vînzarea materialelor aflate în prezent în magazinele de economat ale șantierului.

Ministrul lucrărilor publice, *Barbu St. Delavrancea*

— După adoptarea luării în considerațiune și votarea art. unic, se pune la vot cu bile proiectul de lege în total și rezultatul scrutinului este cel următor :

Votanți . . . . .	85
Majoritatea regulamentară . . . . .	44
Bile albe. . . . .	85

**D. președinte :** Adunarea a adoptat proiectul de lege în unanimitate.



# COMUNICĂRI

Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă

## Direcțiunea serviciului maritim român

Se aduce la cunoștința generală că, la 18 Aprilie (1 Maiu a. c.), intră în vigoare un regulament și tarif pentru transportul călătorilor și bagajelor cu vapoarele serviciului maritim român.

Prin acest tarif și regulament se abrogă regulamentul și tariful valabil dela 14 Noembrie 1910. No. 4784

## Direcțiunea generală a căilor ferate române

Se aduce la cunoștința generală că, în tariful austro-ungar-român, partea II, dela 1 August 1909, se introduc următoarele stațiuni, taxe și dispozițiuni :

a) Stațiunea Horovitz se introduce în tariful excepțional No. 3 (fer), cu următoarele taxe parțiale *b*, care se vor înscrie la pagina 172 a fascicolului 1 :

DELA	Calea ferată proprietară	Până la punctul de secțiune	A				B				C.	D.
			a	b	c	d	a	b	c	d		
			Centime de 100 kg.									
Horovitz . . . .	K. K. Stb.	I	695	695	473	334	695	484	484	350	—	—
		G	992	992	702	446	992	702	702	575	—	—
		P	924	934	643	421	924	643	643	527	—	—
		R	826	826	602	384	826	602	602	461	—	—
		V	780	780	537	336	780	537	537	390	—	—

b) Taxele parțiale ale tarifului excepțional No. 3 (fer), seria A, secțiunea *d*, și seria B secțiunea *d*, pentru Obor, se modifică resp., se completează după cum urmează :

1) Pagina 164 a fascicolului 1 și pagina 149 a fascicolului 2 :

LA	Calea ferată proprietară	Până la punctul de secțiune	A				B				C	D
			a	b	c	d	a	b	c	d		
			Centime de 100 kg.									
Obor . . . . .	C. F. R.	I	—	—	—	279	—	—	—	369	—	—
		P	—	—	—	95	—	—	—	125	—	—

2) Pagina 238 a fascicolului 3:

LA	Calea ferată proprietară	Dela punctul de secțiune	A				B				C	C
			a	b	c	d	a	b	c	d		
			Centime de 100 kg.									
Obor. . . . .	C. F. R.	P R V	— — —	— — —	— — —	95 222 238	— — —	— — —	— — —	125 294 315	— — —	— — —

c) Stațiunile Călărași port loco și transit, Corabia port loco și tranzit și Giurgiu (Ramadân) loco și tranzit, se introduc în tariful excepțional No. 41/I (lemn), cu următoarele taxe parțiale, cari se vor înscrie la pag. 421 a fascicolului 3:

LA	Calea ferată proprietară	Dela punctul de secțiune	S E R I A		
			A	B	C
			Cnt de 100 kg		
Călărași port loco	C.F.R.	P. R. V.	123 178 187	— — —	— — —
Călărași port tranzit	"	P. R. V.	85*) 146*) 125*)	— — —	— — —
Corabia port loco .	"	P. R. V.	149 113 118	— — —	— — —
Corabia port tranzit	"	P. R. V.	122*) 68*) 76*)	— — —	— — —
Giurgiu (Ram.) loco	"	P. R. V.	113 160 169	— — —	— — —
Giurgiu (Ram.) tranz.	"	P. R. V.	68*) 131*) 139*)	— — —	— — —

\*) Aceste taxe se aplică numai prin restituțiune și numai dacă se va dovedi că aceste transporturi au fost expediate prin unul din aceste porturi cu vapoarele serviciului fluvial român la porturi bulgare

Pentru acest scop urmează să se prezinte următoarele documente:

a) Scrisoarea de trăsură originală pentru transportul pe calea ferată;

b) Recipisa de predare originală a navigațiunii fluviale române pentru transportul pe Dunăre;

c) Documentele originale de tranzit, emise de autoritățile vamale române, prin care se dovedește reexpedierea transporturilor la porturi bulgare;

Diferența între taxele aplicate și acele de tranzit se va restitui părții care a achitat taxele de transport dacă va înainta cererea de restituțiune însoțită de documentele mai sus menționate, căilor ferate române, în termen de 6 (șase) luni de la predarea transporturilor.

La transporturile de lemn lungi încărcate pe mai multe vagoane taxa de transport se socotește pentru cel puțin 4000 kg. de flecare vagon întrebuințat. Pentru flecare vagon de siguranță eventual atașat, se percepe, conform § 28 (b) al tarifului, partea I, secțiunea B, o taxă de 20 centime de km.

Taxe și dispozițiunile indicate sub a—c intră în vigoare la 1 Aprilie st. n. a. c. și se vor aplica pînă la revocare, cel mai târziu însă pînă la 1 Februarie st. n. 1912.

Se aduce la cunoștința generală că taxele parțiale ale tarifului excepțional cu No. 3 seria A d și B'd, dela punctele de secțiune I și III la Obor, dela pag. 59 a tarifului român-sud-german, partea II, fascicolul 1, dela 1 August 1909, se modifică după cum urmează :

*Seria A/d*

Obor, punctul de secțiune I, dela 293/ la 279/ centime.

Obor, punctul de secțiune III, dela 109/ la 95 centime.

*Seria B'd*

Obor, punctul de secțiune I, dela 383/ la 369/ centime.

Obor, punctul de secțiune III, dela 139/ la 125/ centime.

Aceste modificări au intrat în vigoare la 10 Martie stil nou anul curent.

No. 28.578/8.395 C<sup>1</sup>.

1911, Aprilie 6 stil nou.

Se aduce la cunoștința generală că condițiunea prevăzută în tarifele speciale No. IV și XX „de sezon“ ale tarifului local de mărfuri ca rămășițele de cherestea să fie formate pachete prin legare cu sârmă se suprimă.

Se vor șterge deci din numitele tarife speciale cuvintele: „formate pachete prin legare cu sârmă“.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

No. 29.149/8.580 C<sup>2</sup>.

1911, Aprilie 28 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Ghimeș, a căilor ferate ale statului ungar, se introduce în tariful excepțional No. 41/I (lemn) al tarifului austro-ungar-roman, partea II, fascicolul 3, dela 1 August 1906, cu următoarele taxe parțiale b :

DE LA	Calea ferată proprietară	Până la punctul de secțiune	S E R I A		
			A	B	C
Centime de 100 kg.					
Ghimeș.	M. A. V.	G.	12	12	12

Aceste taxe intră în vigoare la 15 Aprilie st. nou a. e., și se vor aplica până la revocare, cel mai târziu însă până la 1 Februarie st. nou 1912, Ad. No. 29.868/8.784 C<sup>3</sup>.

1911, Martie 31 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, dela sau la agențiile din Galați și Brăila ale serviciului de navigațiune fluvială romană, se introduce în traficul fluvial combinat de mărfuri via Cernavoda, următoarele taxe de transport :



La sau dela stațiunea	Dela sau la portul N. F. R. Galați sau Brăila		
	Taxa în bani de 100 kg.		
	Cl. I	Cl. II	Cl. III
Poenarii-Bordea . . . . .	206	154	133
Andrășești . . . . .	219	162	140
Căzănești . . . . .	239	174	149
Sărățuica . . . . .	252	183	155
Broșteni . . . . .	269	193	163

La sau dela stațiunea	Dela sau la portul N. F. R. Galați sau Brăila		
	Taxa în bani de 100 kg.		
	Cl. I	Cl. II	Cl. III
Urziceni . . . . .	285	203	170
Ialomița . . . . .	—	—	178
Gioranii-de-Jos . . . . .	—	—	184
Șerban-Vodă . . . . .	332	230	189
Slobozia . . . . .	191	145	124

Aceste taxe intră în vigoare dela 2/15 Aprilie a. c.

No. 30.344/9.014 C<sup>2</sup>.

1911, Aprilie 10.

Se aduce la cunoștința generală că termenul pînă la care se pot vinde biletele de băi, schimbîndu-se art. II al dispozițiunilor pentru călătoria cu prețul scăzut al vizitatorilor băilor și stațiunilor climaterice din țară, se modifică, primind următoarea redacțiune :

„Art. II“

„Biletele de băi se vînd pentru toate clasele, în fiecare an, numai în timpul dela 1/14 Maiu pînă la  $\frac{18 \text{ Septembrie}}{4 \text{ Octombrie}}$  și sunt valabile pentru întoarcere pînă la 15/28 Octombrie inclusiv. Ele se pot întrebuița la trenurile de persoane accelerate și expresse, afară de trenurile Express-Orient și Ostanda“.

Totdeodată se completează art. V al menționatelor dispozițiuni, care primește următoarea redacțiune :

„Art. V“

„Ofițerii veteranii din anii 1877/78, cari se legitimează în modul prescriș de dispozițiuni speciale, și militarii în activitate, de ori ce grad, precum și copiii oela 4—10 ani împliniți, plătesc prețul pe jumătate“.

„Soțiile și copiii mai mari de 10 ani ai ofițerilor în activitate, prezentînd certificate emise de ministerul de război, pot călători la băile și stațiunile climaterice din țară, plătiînd jumătate din prețul tarifului general, nu însă din acela al tarifului biletelor de băi“.

No. 31.561/9.107 C<sup>2</sup>.

1911, Aprilie 17.

Se aduce la cunoștința generală că, în clasificarea mărfurilor a tarifului local, se modifică pozițiunea : „Hîrtie nesatinată pentru jurnale, în roluri și hîrtie de împachetat, clasa II și tariful special No. XII“, primind următoarea redacțiune : „Hîrtie de jurnale și împachetat, chiar dacă ar fi pe o față satinată, în roluri sau baloturi, în ultimul caz însă avînd două laturi deschise : cl. II și tariful special No. XII“.

Această modificare intra imediat în vigoare.

No. 32.129/9.230 C.<sup>2</sup>

1911, Aprilie 5 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, transporturile de vagoane de tramvai cu motor cu două osii, (zweiachsige Strassenbahn-Motor wagen) și vagoane de tramvai cu două osii, (zweiachsige Strassenbahn-Anhängerwagen) încărcate pe vagoane ale căilor ferate și expediate cu mică iuțeață dela Stabsbahnhof la București-Intrepozite, se vor taxa după cum urmează :

a) Dacă taxa de transport se plătește pentru cel puțin 5.000 kg de serisoare de trăsură și de vagon ;

b) Dacă taxa de transport se plătește pentru cel puțin 10.000 kgr. de serisoare de trăsură și de vagon.

*Taxe parțiale „a“*

L A	Dela punctul de secțiune	a	b
		Centime de 100 kg	
București-Intrepozite*	P. V.	—	223
		445	—
D E L A	Până la punctul de secțiune	a	b
		Centime de 100 kg	
Wien-Statshahnhof	P. V.	—	803
		689	—

Aceste taxe intră în vigoare la 15 Aprilie st. n. a. e. și se vor aplica pînă la revocare, cel mai tîrziu însă pînă la 1 Februarie st. n. 1912, avîndu-se în vedere dispozițiunile tarifare și regulamentare în vigoare pentru traficurile directe.

No. 32.270/9.522 C.<sup>2</sup>

1911, Martie 10.

Se aduce la cunoștința generală că, dela data acestui ordin, se va deschide Otlenița-Port, pentru traficul local de mărfuri de mare și de mică iuțeață, în vagoane complete, atît la predare cît și la sosire.

Nu se vor primi însă transporturi cari ar necesita rampă pentru descărcarea lor, de oare-ce în numitul port nu există încă ast-fel de instalație.

Taxele tarifare respective dela și la Oltenița-Oraș, la și dela liniile Oltenița-Port, se vor socoti pe baza distanței minimale de 8 klm., iar cele dela sau la celelalte stațiuni din țară la și dela acele linii, pe baza distanței pînă la sau dela Oltenița (Oraș), cuprinsă în ordinul și publicațiunea No. 95.717/28.666 C<sub>2</sub> din 1 Octomvrie 1911, la care se va adăoga încă 5 klm.

Ad. No. 34.800/9.970 C.

1911, Aprilie 6 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunile Tinganu, Gălbinași Budești și Oltenița, situate pe liniile Obor-Oltenița, cari pînă acum au fost deschise numai pentru traficul de călători, bagajele și mărfuri în vagoane complete, se vor deschide dela data acestui ordin și pentru traficul de mărfuri colete de mare și mică iuțeață.

În indicatorul tarifelor în vigoare, la paginile 55 și 57, se va nota No. și data ordinului de față.

No. 34.813/9.974 C<sub>2</sub>.

1911, Aprilie 4 st. n.

Cu începere dela 25 Aprilie stil nou a. c., în stația București, bagajele se vor primi spre expediare în modul următor :

După ce bagajele au fost cîntărite, călătorul primește dela agentul dela cînt. r o însemnare, pentru obținerea recepisei cu care trebuie să se prezinte la cassa de bagaje spre a plăti taxele și a-și lua recipisa.

Călătorii cari nu se vor conforma acestor dispozițiuni, vor plăti aceste taxe majorate cu un supliment de un leu de fiecare expediție în stația de destinație.

Ad. No. 35.888/10.282 C<sub>4</sub>.

1911, Aprilie 8 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, pentru mărfurile de mare iuțeață redusă, dela Ghidigeni la Constantinopol sau vice-versa, se înscrie în tariful maritim combinat o taxă de 842 bani de 100 kg.

La sau dela porturile Smirua, Pireu și Alexandria, se vor adăoga la taxele pentru Constantinopol suplimente de taxă prescise de tariful maritim combinat pentru acele porțuri.

Aceste dispozițiuni intră imediat în vigoare.

No. 36.164/10.899 C<sup>2</sup>.

1911, Aprilie 28 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, tariful special No. XX, „de sezon“, al tarifului local de mărfuri, se va aplica articolelor prevăzute în acest tarif special, numai dacă ele vor fi predate, în termenul de valabilitate al acesui tarif special adică pînă la orele 12 p. m., a zilei de 15 Iulie st. n., încărcat în vagoane

Dacă articolele respective vor fi aduse și depuse în gări în timpul valabilității zisului tarif special, dar vor fi încărcate în vagoane după termenul de valabilitate al acestui tarif, ele nu vor beneficia de acest tarif special oricare ar fi cauza, că ele nu s'au încărcat în vagoane în termenul de valabilitate al tarifului.

Ad. No. 37.048/10.830 C<sup>2</sup>.

1911, Aprile 11 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunile mai jos indicate, se introduc în tariful excepțional No. 37 (nuci), conținut în fasciculele 1—3, cu următoarele taxe parțiale „a”:

DELA	Calea ferată proprietară	Pînă la punctul de secțiune	Secțiunea	
			a	b
			Centime de 100 kg.	
Buhuși . . . . .	C. F. R.	I	62	60
		G	64	64
		P	105	105
		V	207	207
Căiuț . . . . . a .	"	I	78	76
		G	31	31
		P	88	88
		V	189	189
Dorohoiu . . . . .	"	I	29	27
		G	104	104
		P	152	152
		V	254	254
Fălțiceni . . . . .	"	I	29	27
		G	89	89
		P	137	137
		V	239	239
Galbeni . . . . .	"	I	49	47
		G	95	63
		P	104	104
		V	206	206
Heci-Lespezi . . . .	"	I	23	21
		G	82	82
		P	127	127
		F	228	228
Jiblea . . . . .	"	I	225	223
		G	130	120
		P	18	18
		V	86	86
Pașcani . . . . .	"	I	27	25
		G	79	79
		P	123	123
		V	225	225

DELA	Calea ferată proprietară	Pînă la punctul de secțiune	Secțiunea	
			a	b
			Centime de 100 kg.	
Roznov . . . . .	"	I	68	66
		G	69	69
		P	112	112
		V	213	213
Trusești . . . . .	"	I	49	47
		G	118	118
		P	159	159
		V	260	260

Aceste taxe intră în vigoare la 15 Aprilie st. n., a. c. și se vor aplica pînă la revocare, cel mai tîrziu însă pînă la 1 Februarie st. n. 1912.

1911, Aprilie 11.

Se aduce la cunoștința generală că, în tariful român-nord-german, partea II dela 1 August 1909, se introduc următoarele stațiuni și modificări :

1. Numele stațiunii Breslau Märk. Feib. Bhf se schimbă în Breslau-West.

Numele stațiunii Breslau-Oberschf-Bhf se schimbă în Breslau-Ost.

2. Cu valabilitate dela 15 Aprilie st. n. a. c., stațiunea-Burdujeni se introduce în tarifele excepționale No. 3 (fier, etc.) și No. 4 (mașini), cu următoarele taxe parțiale a, care se vor înscrie în tarif după cum urmează:

*La pagina 146*

Dela punctul de secțiune la	Taxe par- țiale a pînă la punctele de secțiune	A				B			
		a	b	c	d	a	b	c	d
		Centime de 100 kilog.							
Burdujeni*) . . .	I	9	4	9	7	9	9	9	7

\*) Aceste taxe se aplică numai la transporturile destinate pentru Burdujeni loco, ele nu se vor aplica în nici un caz și la transporturi cari sunt destinate pentru alte stațiuni.

*La pagina 195*

Dela punctul de secțiune la	Taxe par- țiale a pînă la punctele de secțiune	A					B				
		a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
		Centime de 100 kilog.									
Burdujeni**). . .	I	9	4	4	2	2	9	—	9	7	7

\*\*) Aceste taxe se aplică numai la transporturile destinate pentru Burdujeni loco, ele nu se vor aplica în nici un caz și la transporturi cari sunt destinate pentru alte stațiuni.

3. Pentru Barmen-Rittershausen (în locul taxelor valabile dela 15 Maiu st. n. 1910), și pentru Braunschweig Hptbhf și Ostbhf, se introduce cu valabilitate dela 15 Aprilie st. n. a. c., următoarele taxe parțiale *b* în seria A a tarifului excepțional No. 15 (benzină), care se vor înscrie la pagina 319 a tarifului după cum urmează :

Dela punctul de secțiune la	Taxe parțiale <i>b</i> pînă la punctele de secțiune	A	B
		Centime de 100 kilogr.	
Barmen-Rittershausen	I	661	.
	II	850	.
	III	805	.
	IV	740	.
	V	713	.
Braunschweig-Hptbhf Braunschweig-Ostbhf	I	593	—
	II	774	—
	III	729	—
	IV	664	—
	V	637	—

4. Cu valabilitatea dela 15 Aprilie st. n. a. c., stațiunile Mizil și Ploești se introdus în tariful excepțional No. 37 (Nuci), cu următoarele taxe parțiale *a*, care se vor înscrie la pagina 377 a tarifului după cum urmează :

La punctul de secțiune dela	Taxele parțiale <i>a</i> pînă la punctele de secțiune	A	B
		Centime de 100 kilogr.	
Mizil	I	110	108
	III	43	43
Ploești	I	120	118
	III	32	32

5. Cu valabilitate dela 15 Iunie st. n. a. c., taxele parțiale *b* ale tarifului excepțional No. 37 (pagina 381 a tarifului) dela punctul de secțiune I la Münst. i. Westf. se modifică după cum urmează :

Secțiunea *a* dela 760 la 884 centime și secțiunea *b* dela 727 la 851 centime.

6. La pagina 14 a prescripțiunilor de instradare dela 1 Iulie 1906, după Burdea, se va înscrie stațiunea Burdujeni cu grupa II.

No. 31.771/9.534 C<sub>2</sub>.

1911, Aprilie 10

Se aduce la cunoștința generală că, cu începere dela 1 Mai stil nou a. c., se introduce pe întreaga rețea a căilor ferate române cîntărirea obligatorie pentru transporturile de lemne de foc și lignit, predate spre expediare în vagoane complete.

Asemenea transporturi, fie că ele se încarcă de însuș predătorul, fie prin îngrijirea șefilor de stație, în urma autorizației direcției C. F. R., se vor cîntări obligatoriu de calea ferată, percepîndu-se pentru această operațiune o taxă de 1 leu de vagon ordinar cu tonaj de 10.000 kg., ori-care ar fi greutatea ce s'ar încărca într'însul. Dacă se întrebuintează vagoane cu capacitate inferioară sau superioară celui de 10.000 kg. taxa de cîntărire se va percepe proporțional cu tonajul vagonului respectiv.

În stațiunile unde există pod bascul, cîntărirea lemnelor de foc și lignit se face în stația de predare. În stațiunile cari n'au pod bascul, precum și în acele în care podul bascul ar deveni defect, cîntărirea se face în prima stație care are pod bascul.

Dacă cîntărirea se face într'o stație intermediară și se constată o greutate mai mare de 5 la sută, peste cifra tonajului vagonului, supra-greutatea, care va trece peste 5 la sută, se descarcă în stația intermediară și se pune la dispoziția predătorului prin stația de predare.

Dacă predătorul dispune înapoierea supragreutății la stația de predare sau trimiterea ei la stația de predare sau trimiterea ei la stația de destinațiune a transportului, taxarea supra-greutății se va face :

a) Pe baza tarifului special 4, însă după greutatea efectivă, dacă stațiunea unde a fost predat transportul are pod bascul ;

b) Pe baza clasei III, însă după greutatea efectivă, dacă stațiunea de unde a pornit transportul n'are pod bascul.

Prin înființarea cîntării obligatorii la transporturile de lemne de foc și lignit, predătorii n'au trebuință nici odată să mai ceară cîntărirea transportului și sunt scutiți de penalitățile prescrise pentru falșa declarare de greutate și pentru supra-încărcarea vagoanelor.

No. 42.408/12.594 C<sup>4</sup>.

1911, Aprilie 29 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, cu începere dela 

18 Aprilie
1 Mai

 1911, la trenurile exprese :

No. 5 și 6 între București-Itzkani, zise trenuri de Berlin ;

No. 7/48/7 și 8/47/8, între Buzeu-Constanța în legătură cu trenu de Berlin.

No. 15 și 16, între București-Craiova ;

No. 19|66|19 și 20|65|20, între București-Iași ;

No. 29 și 30, între București-Galați ;

No. 55 și 53, între București-Buzău ;

No. 57 și 58|59, între Galați-Mărășești, în legătură cu tr. de Berlin nu se vor primi ca bagaje de citgeamantane și cufere cari n'au vreun aspect comercial.

La predarea bagajelor se va prezenta și biletele de călătorie, fără de cari la trenurile sus menționate, nu se va primi nici un fel de bagaje.

Cu trenurile exprese se pot expedia pachete cu jurnale predate cu timbre de francare de mare iuțeală și fără ca la predere să se prezinte biletele de călătorie.

Este absolut interzis de a se primi și expedia cu trenuri: <sup>pr</sup>colete de bagaje cu plata ulterioară, colete împachetate comercial, cari să fie predate ca bagaje și mărfuri de mare iuțeală, chiar și atunci când s'ar oferi a se plăti un plus al taxeloi tarifare.

La trenurile accelerate și de persoane, nu se vor primi și expedia ca bagaje obiect voluminos ca : mese, scaune, dulapuri, lăzi mari comerciale, etc., cari se vor primi numai ca mărfuri de mare iuțeală și se vor expedia numai cu trenurile de mare iuțeală.

No. 43.552.

1911, Maiu 1 st. n.





# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

### PERSONAL

#### Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1.726 din 5 Maiu 1911 sunt înaintați la, gradul de inginer-șef, pe ziua de 10 Maiu 1911, următorii ingineri, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic al căror nume urmează :

#### LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA I

D. Ionescu Ioan, șef de diviziune la serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

D. Wagner Alexandru, șef de birou tehnic la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

D. Georgescu Constantin, în serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

D. Constantinescu Tancred, directorul lucrărilor pentru alimentarea cu apă și canalizarea orașului Iași, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

D. Șuțu Emil N., șef de divizie la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1905, Maiu 10 ;

D. Carp George, sub-director al navigațiunii fluviale, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

#### LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA II

D. Giulini Benigno, directorul lucrărilor tehnice a comunei București, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

D. Tănăsescu Nicolae I., șef de atelier la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1905, Maiu 10 ;

D. Panaitescu-Panait N., directorul școlii superioare de arte și meserii din București, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1910, Maiu 10 ;

D. Constantinescu Apostol, inspector la navigațiunea fluvială, avînd gradul de inginer ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

D. Dimo Petre, sub-director de serviciu în minister, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

D. Ceaicovschi Eugeniu, în serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1905, Maiu 10 ;

Prin decretul regal No. 1.727 din 5 Maiu 1911, au fost înaintați în grad, pe ziua de 10 Maiu 1911, următorii ingineri, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

#### LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul regal No. 3.728 din 14 Decembrie 1910)

*Intăiul rînd la alegere*

b) D. Mereuța Cesar P., șef de birou principal la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907 Maiu 10.

*Intăiul rînd la vechime*

D. Ionescu Barbu, în serviciul tehnic al comunei Tirgu-Jiu, având gradul de inginer ordinar clasa II dela 1895 Aprilie 1.

*Al doilea rînd la alegere*

a) D. Ionescu Corneliu P., șef de secțiune la serviciul idraulic, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1908 Maiu 10 ;

b) D. Mladenovici Cristea I., șef de secțiune la căile ferate, având gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907 Maiu 10.

*Al doilea rînd la vechime*

D. Tzintzu Ioan C., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Iași, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1904 Septembrie 1.

#### LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la decretul regal No. 1.729 din 11 Maiu 1910)

*Intăiul rînd la alegere*

b) D. Nazarie George, în serviciul ministerului de finanțe, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1904 Iulie 16.

*Intăiul rînd la vechime*

D. Mihăileanu Dimitrie, sub-șeful serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1904 Aprilie 1.

*Al doilea rînd la alegere*

a) D. Radu Mircea E., în serviciul de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1908 Iulie 1 ;

b) D. Leonida Dimitrie, în serviciul tehnic a comunei București, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908 Octombrie 15.

*Al doilea rînd la vechime*

D. Radovici Alexandru G., sub-șef de secțiune la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1904 Iulie 1.

*Al treilea rînd la alegere*

a) D. Filorian Andrei, inginer atașat la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1906 August 1 ;

b) D. Roșu Alexandru A., în serviciul căilor ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1906 August 1.

*Al treilea rînd la vechime*

D. Smântănescu Aureliu, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Gorj, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1905 Aprilie 1.

*Al patrulea rînd la alegere*

a) D. Teodorof Alexandru, asistent la construcțiunea portului Constanța, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908 Iulie 1 ;

b) D. Dimitriu George, sub-șef de secțiune la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908 Maiu 10.

*Al patrulea rînd la vechime*

D. Șiștoveanu Grigore St., sub-șef de secțiune la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa III dela 1905 Maiu 10.

*Al cincilea rînd la alegere*

a) D. Atanasescu Ștefan, atașat în minister, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1906 Ianuarie 1.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA III

(Urmare la decretul regal No. 1.720 din 11 Maiu 1910)

*Intăiul rînd la alegere*

b) D. Ștefănescu Paul Gr., inginer-asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiari dela 1906 Iunie 18.

*Intăiul rînd la vechime*

D. Minculescu Constantin, sub-șef de secțiune la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiari dela 1897 Iulie 1.

*Al doilea rînd la alegere*

a) D. Botez Eugeniu., inginer-atașat la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Martie 19 ;

b) D. Sorescu Mihail I., inginer atașat la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Iunie 1.

*Al doilea rînd la vechime*

D. Teodoreanu Ioan, inginer-asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Aprilie 1.

*Al treilea rînd la alegere*

a) D. Brăescu Alexandru I., în serviciul ministerului Industriei și comerțului, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Aprilie 1 ;

b) D. Constantinescu Toma, subșef de secțiune la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Aprilie 1.

*Al treilea rînd la vechime*

D. Marcian Petre, în serviciul direcțiunii generale a poștelor, telegrafelor și telefoanelor, avînd gradul de Inginer stagiar dela 1906 Aprilie 1.

*Al patrulea rînd la alegere*

a) D. Enăceanu Anghel, în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Aprilie 16 ;

b) D. Sorescu Dimitrie I., inginer atașat la căile ferate, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907 Ianuarie 2.

*Al patrulea rînd la vechime*

D. Mihăilescu George, în serviciul tehnic a comunei București, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Martie 1.

*Al cincilea rînd la alegere*

a) D. Romanescu Constantin, în serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1906 Octombrie 11.

---

Prin decretul regal No. 1.728, din 5 Maiu 1911, au fost înaintați în grad, pe ziua de 10 Maiu 1911, următorii conductori, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA I

(Urmare la decretul regal No. 1.730 din 11 Mai 1910)

*Întăiul rînd la vechime*

D. Stănescu Zamfir, în serviciul de poduri și șosele din jude-

țul Putna, avînd gradul de conductor cl. II dela 1904 Aprilie 1.

*Intăiul rînd la alegere*

a) D. Marius Constantin. în serviciul idraulic, avînd gradul de conductor cl. II dela 1906 Maiu 10 ;

b) D. Stănescu Oprea în serviciul de poduri și șosele din județul Vilcea, avînd gradul de conductor cl. II dela 1906 Maiu 10.

*Al doilea rînd la vechime*

D. Marinescu Petre în serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor cl. II dela 1904 Aprilie 1.

*Al doilea rînd la alegere*

a) D. Chiriac Petre, în serviciul de poduri și șosele din județul Gorj, avînd gradul de conductor cl. II dela 1906 Maiu 10 ;

b) D. Savu Radu, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de conductor cl. II dela 1906 Maiu 10.

*Al treilea rînd la vechime*

D. Drăgănescu Marin I., în serviciul de poduri și șosele din județul Vlașca, avînd gradul de conductor clasa II dela 1904 Aprilie. 1.

*Al treilea rînd la alegere*

a) D. Ioaniu Constantin M., în serviciul de poduri și șosele din județul Constanța avînd gradul de conductor clasa II dela 1905 Maiu 10 ;

b) D. Popa Gheorghe M. în serviciul tehnic al comunei Vaslui, avînd gradul de conductor cl. II dela 1906 Maiu 10.

*Al patrulea rînd la vechime*

D. Cabău Nicolae în serviciul tehnic al comunei Dorohoi, avînd gradul de conductor clasa II dela 1904 Aprilie 1.

*Al patrulea rînd la alegere*

a) D. Enescu Atanase în serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor cl. II dela 1905 Maiu 10 ;

b) D. Iorgulescu Ștefan, în serviciul de poduri și șosele din județul Tulcea, avînd gradul de conductor cl. II dela 1906 Maiu 10.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA II

(Urmare la acelaș decret)

*Intăiul rînd la alegere*

b) D. Vâlceanu George, în serviciul tehnic al regiei monopo-

lurilor Statului, avînd gradul de conductor. cl. III dela 1907 Fevruarie 7.

*Intăiul rînd la vechime*

D. Lebedev Paul P. în serviciul de poduri și șosele din județul Dimbovița, avînd gradul de conductor cl. III dela 1899 Septembrie 15.

*Al doilea rînd la alegere*

a) D. Tabacu Ioan, în serviciul construcțiunii portului Constanța, avînd gradul de conductor cl. III dela 1907 Aprilie 1 ;

b) D. Bogdan Mihail C., conductor-desenator la căile ferate, avînd gradul de conductor cl. III dela 1906 Aprilie 16.

*Al doilea rînd la vechime*

D. Manolescu Ioan I., în serviciul de poduri și șosele din județul Putna, avînd gradul de conductor cl. III dela 1899 Iulie 10.

*Al treilea rînd la alegere*

a) D. Călugăreanu Ioan, în serviciul tehnic al direcțiunii generale sanitare, avînd gradul de conductor clasa III dela 1906 Iunie 16 ;

b) D. Cosma Teodor, în serviciul de poduri și șosele din județul Roman, avînd gradul de conductor cl. III dela 1904 Aprilie 4.

*Al treilea rînd la vechime*

D. Panaitescu Ioan în serviciul de poduri și șosele din județul Argeș, avînd gradul de conductor clasa III dela 1903 Mai 16.

*Al patrulea rînd la alegere*

a) D. Mărăcine Mihail, în serviciul de poduri și șosele din județul Suceava, avînd gradul de conductor cl. III dela 1907 Martie 16;

b) D. Cosma Teodor în serviciul de poduri și șosele din județul Ialomița, avînd gradul de conductor clasa III dela 1903 Mai 16.

*Al patrulea rînd la vechime*

D. Mănescu Nicolae, în serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor cl. III dela 1904 Aprilie 1.

*Al cincilea rînd la alegere*

a) D. Gavrilescu Dumitru, conductor la căile ferate, avînd gradul de conductor cl. III dela 1904 Iunie 7 ;

b) D. Ivescu Constantin V., în serviciul de poduri și șosele din județul Gorj, avînd gradul de conductor clasa III, dela 1905 Aprilie 1.

*Al cincilea rând la vechime*

D. Agarici Ioan, în serviciul de poduri și șosele din județu Vlașca, avînd gradul de conductor cl. III dela 1897 lunie 16.

Prin decretul regal No. 1.783 din 13 Maiu 1911, d. inginer ordinar cl. I Dionisie Ghermani, actualmente aflat în cadrul dețășat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp pe ziua de 1 Aprilie 1911, cînd a demisionat din serviciul tehnic al comunei București.

**In administrațiunea centrală a Ministerului și  
Consiliul tehnic superior**

Prin deciziunea ministerială No. 8 886 din 5 Aprilie 1911, d-ra Maria Stoenescu este numită, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de scriitoare în administrațiunea ceetrală a ministerului, cu salariul de 150 lei lunar.

Prin deciziunea ministerială Nd. 10.932 din 27 Aprilie 1911, d. Nicolae Gavrilescu, actual impieगत clasa IV în administrațiunea centrală a ministerului (direcțiua contabilității) este trecut pe ziua de 1 Aprilie 1911, la biuroul porturilor, plătindu-se dela această dată, din bugetul porturilor.

Prin deciziunea ministerială No. 11.671 din 3 Maiu 1911, d. Marin Tomescu, actual ajutor mecanic la automobilele ministerului este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie 1911, conform prevederilor bugetului postul de mecanic, cu salariul lunar de 150 lei.

Prin deciziunea ministerială No. 12.769 din 13 Maiu 1911, d. Moise G. Marinescu este numit, pe ziua de 11 Maiu 1911, copist provizoriu în administrațiunea centrală a ministerului, cu salariul lunar de 100 lei, care se va plăti din creditul de lei 9.250.000, în locul d-lui Nicolae Ulmeanu, demisionat din funcțiune pe ziua de 1 Maiu 1911

**In serviciul de poduri și șosele**

Prin decretul regal No. 1.548 din 22 Aprilie 1911, următorii impieगाți din serviciul de poduri și șosele, și anume :

D. George Diaconu, actual secretar la serviciul de poduri și șosele din județul Constanța, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 175 lei ;

D. Gheorghe Peniuc, actual secretar la serviciul de poduri și șosele din județul Dorohoi, în aceeași calitate cu salariul lunar de 175 lei ;

D. Constantin A. Voluța, actual impiegat la serviciul de poduri și șosele din județul Iași, în aceeași calitate cu salariul lunar de 175 lei :

D. Ioan D. Rădulescu, actual secretar la serviciul de poduri și șosele din județul Tulcea, în aceeași calitate cu salariul lunar de 175 lei ;

D. Grigore Buzuloiu, actual secretar la serviciul de poduri și șosele din județul Vilcea, în aceeași calitate, cu salariul lunar de 175 lei, și

D. Emilian Ionescu, actual secretar al serviciului de poduri și șosele din județul Vlașca, în aceeași calitate cu salariul lunar de 175 lei.

---

Prin decretul regal No. 1.729 din 5 Maiu 1911, d. inginer ordinar cl. I George Munteanu, actualmente aflat în concediu nelimitat, este rechemat în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic, pe ziua de 10 Maiu 1911 și este numit, pe aceeași zi, în serviciul de poduri și șosele.

---

Prin decretul regal No. 1.732 din 5 Maiu 1911, d. conductor cl. II Radulian Emanoil, actualmente aflat în serviciul construcției și exploatărei portului Constanța, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă, este trecut pe ziua de 1 Maiu 1911 în serviciul de poduri și șosele.

Prin decisiunea ministerială No. 10.487 din 25 Aprilie a. c., d. Constandin Cămuescu, actual picher clasa III, în serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, este numit, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în postul de impiegat cu salariul lunar de 125 lei, la același serviciu, în locul d-lui Filorian Gheorghiu, care este trecut, pe aceeași zi, în aceeași calitate, retribuit cu 150 lei lunar, în locul d-lui I. Georgescu, demisionat.



Prin deciziunea ministerială Nc. 10.488 din 25 Apriliu 1911, s'a primit demisiunea d-lui Avram Teodorescu, pe ziua de 16 Aprilie 1911. din postul de picher cl. III. ce ocupa în serviciul de poduri și șosele din județul R. Sărat

Prin deciziunea ministerială No. 11.487 din 2 Maiu 1912, d. Ioan D. Cotoranu, actual șef cantonier clasa I în serviciul de poduri și șosele din județul Tutova, este numit, pe ziua de 1 Mai 1911, în postul de picher clasa III, la acelaș serviciu, în locul d-lui Ioan H. Ioan, a cărui demisiune s'a primit pe aceeaș zi.

Prin deciziunea ministerială No. 11.758 din 4 Mai 1911, d. Dragomir Bandrabur, actual șef cantonier cl. II, în serviciul de poduri și șosele al jud. Putna, este numit pe ziua de 1 Maiu 1911, în postul de picher cl. V la acelaș serviciu, în locul d-lui Iordache Nanu, a cărui demisiune a fost primită pe aceeaș zi.

Prin deciziunea ministerială No. 12.257 din 7 Mai 1911, d. conductor cl. I Nicolae D. Popescu, din serviciul de poduri și șosele județul Ialomița, este transformat, pe cale disciplinară, pe ziua de 16 Maiu 1911, la serviciul de poduri și șosele din județul Vaslui.

Prin deciziunea ministerială No. 12.288 din 9 Mai 1911 s'a primit demisiunea d-lui Longin I. Petrovici, pe ziua de 16 Aprilie 1911, din postul de picher cl. III ce ocupă la serviciul de poduri și șosele din județul Tecuci.

D. Gheorphe Năstase, actual șef cantonier la acelaș serviciu, este numit pe ziua de 16 Mai 1911 în postul de picher cl. III. în locul d-lui Petrovici, demisionat.

Prin deciziunea ministerială No. 12.315 din 11 Mai 1911, d. Gheorghe Cosmulescu, este numit pe ziua de 16 Maiu 1911, în postul de picher cl. V, în serviciul de poduri și șosele din județul Gorj.

Prin deciziunea ministerială No. 12.319 din 11 Maiu 1911, d-nii Gheorphe Ghinea, Ioan Miloșescu și Dumitru Diaconescu, actuali picheri cl. V în serviciul de poduri și șosele din Mehedinți, sunt înaintați pe ziua de 1 Mai 1911, în posturile de picheri cl. IV, la acelaș serviciu, și d. Gheorghe Popescu, actual șef cantonier,

În sus zisul serviciu, este numit pe ziua de 1 Mai 1911, în postul de picher cl. VI.

---

Prin deciziunea ministerială No. 12.486 din 11 Mai 1911, d. conductor clasa II, Radulian Emanoil, este atașat pe ziua de 1 Mai 1911, la serviciul central de poduri și șosele din minister.

---

Prin deciziunea ministerială No. 12.547 din 12 Mai 1911, d. inginer ordinar clasa II Cristea Goilav, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Tecuci, este transferat, după a sa cerere, pe ziua de 16 Maiu 1911, în aceeași calitate, la județul Putna.

Prin deciziunea ministerială No. 12 548 din 12 Maiu 1911, d. inginer ordinar clasa I, Radu P. Dragoș, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Putna, este transferat în interes de serviciu și pe ziua de 16 Maiu 1911, în postul de subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Ilfov.

---

Prin deciziunea ministerială No. 12.569 din 12 Mai 1911, d. Nicolae I. Popp, care a urmat cursurile școlii naționale de poduri și șosele secțiunea inginerilor, pînă în anul IV, este numit pe ziua de 16 Maiu 1911, conductor provizoriu la serviciul de poduri și șosele din județul Ialomița.

---

Prin deciziunea ministerială No. 12.768 din 13 Maiu 1911, d. nii Gheorghe Belciug și Gh. Gheorghiu Burki, actuali șefi-cantoniери în serviciul de poduri și șosele din județul Botoșani, sunt numiți, pe ziua de 10 Maiu 1911, în posturile vacante de picheri clasa III la același serviciu.

---

Prin deciziunea ministerială No. 13.039 din 14 Maiu 1911, d. Ermil Efstatiade, este numit, pe ziua de 16 Maiu 1911, în postul de picher clasa III, la serviciul de poduri și șosele din județul Neamțu, în locul d-lui Gh. Șoldănescu, trecut în alt serviciu.

---

Prin deciziunea ministerială No. 13.040 din 14 Maiu 1911, d. Marin M. Rădulescu, este numit pe ziua de 16 Maiu 1911, în postul de picher cl. V. la serviciul de poduri și șosele din județul Olt.

---

## **In serviciul direcțiunii generale de studii și construcții**

Prin decretul regal No. 1 730 din 5 Maiu 1911, d. Alexandru Jalbă, actual șef de birou clasa I în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, plătit din fondul liniei ferate Podul-Illoaei Hirău, este confirmat pe, ziua de 1 Aprilie 1911, în aceeași calitate la serviciul central al sus zisei direcțiuni, în postul prevăzut în bugetul pe exercițiul 1911 1912.

Prin decretul regal No. 1.731 din 5 Maiu 1911, s'a aprobat înaintarea, pe ziua de 1 Aprilie 1911, a următorului personal din serviciul direcțiunii generale al serviciului de studii și construcțiuni și anume :

D. Mihail Ioanid, actual arhitect ajutor, în postul de arhitect, cu salariul lunar de 450 lei ;

D-nii Constantin Voiculescu și Emanoil Elefterescu, actuali împiegați clasa II în posturile de împiegați clasa I, cu salariul lunar de 275 lei fiecare ;

D. Ioan S. Rădulescu, actual împieगत cl. III, în postul de împieगत cl. II. cu salariul lunar de 250 lei ;

D-nii Nicolae Ionescu, Bucur Neamțu și Ioan R. Cârstocea, actuali copişti cl. I, în posturile de împiegați cl. V, cu salariul lunar de 175 lei fiecare.

Prin deciziunea ministerială No. 11.670 din 3 Maiu 1911, d. Gheorghe C. Bărbulescu, actual copist cl. II în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, care este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie 1911, conform prevederilor bugetului, în postul de copist cl. I la acelaș serviciu.

Prin deciziunea ministerială No. 11.856 din 4 Maiu 1911, d. Gavril Pleșoianu, conductor provizor în serviciul direcțiunii generale de studii și construcții, este lăsat în disponibilitate pe ziua de 1 Maiu 1911, pentru a-și face serviciul militar.

---

## **In administrația căilor ferate**

Prin decretul regal No. 1.733 din 5 Maiu 1911, se aprobă numirea și înaintarea, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1911, a următo-

rului personal superior din serviciul administrațiunii căilor ferate și anume :

D-nii ingineri inspectori-generalii : Balaban Emil, actual șef al serviciului comercial și Mareș Alexandru S., actual șef al serviciului mișcării, sunt numiți în posturile de directori de serviciu clasa I la aceleași servicii ;

D-nii ingineri-inspectorii generali : Cosmovici Gheorghe C., actual șef al serviciului de ateliere și tracțiune și Zahariade Petre, actual șef al serviciului de întreținere, sunt înaintați în posturile de directori de serviciu clasa II la aceleași servicii ;

D. inginer-șef clasa I Petrescu Ahil, actual șef al serviciului de economat, se înaintează în postul de șef de serviciu clasa II la acelaș serviciu.

---

Prin decretul regal No. 1.734 din 5 Maiu 1911, d. inginer ordinar clasa I Marinescu Alexandru, actual șef de birou principal, în administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Maiu stil nou 1911, în postul de subșef de serviciu la serviciul secretariatului și contabilității generale din aceeaș administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 1.735 din 5 Maiu 1911, d. inginer ordinar cl. I Negulici Ioan E., actual sub inspector de tracțiune în serviciul administrațiunii căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911, în postul de șef de secție cl. II, în aceeaș administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 1.736 din 5 Maiu 1911 d. inginer-ordinar cl. II Nițescu Emil G., actual subșef de secțiune la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este numit, pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911, în postul de subinspector clasa II în aceeaș administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 1.737 din 5 Maiu 1911, d. inginer ordinar clasa II Niculescu Atanase D., actual subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 6 Maiu stil nou 1911, în postul de șef de secție clasa III, în aceeaș administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 1.738 din 5 Maiu 1911, d. inginer stagiar Constandinescu-Toma, actual subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate este înaintat, pe ziua de 14 Aprilie

stil nou 1911, în postul de subșef de secție cl. V în aceeaș administrațiune

---

Prin decretul regal No. 1.739 din 5 Maiu 1911, d. inginer Gheorghiu Ioan V, actualmente aflat n cadrul de disponibile a corpului tehnic, este numit pe ziua de 1 Aprilie st. n. 1911, în postul de inginer atașat cl. IV, în serviciul administrațiunii căilor ferate, și totdeodată este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate, cadrul ordinar, al sus zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 1.740 din 5 Maiu 1911, d. Macovei Ioan I., absolvent cu diplomă al academiei de mine din Freiberg (Germania), este numit, pe ziua de 8 Maiu st. n. 1911, în postul de subșef de secție cl. IV în serviciul administrațiunii căilor ferate și totdeodată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar cl. III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 1.741 din 5 Maiu 1911, d. Ioan Sterie este numit pe ziua de 16/19 Aprilie 1911, în postul de impiegat de birou principal, făcînd fundațiunea de maestru al preseii autografe, în serviciul administrației căilor ferate.

---

Prin decretul regal No. 1.749 din 11 Maiu 1911, d. Lambrino Alexandru Al., licențiat în drept al facultății juridice din Iași este numit, pe ziua de 8 Maiu st. n. 1911, în postul de avocat cl. IV în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul eegal cu No. 1.782 din 13 Maiu 1911, s'a aprobat numirea pe ziua de 1 Aprilie stil. nou 1911, a următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, și anume :

D-nii Teodorescu Ioan, Balente Ioan, Lungulescu George și Basilian Alezandru, actuali revizori de telegraf, în posturile de revizori principali de telegraf ;

D. Dobreanu Dumitru D., actual impiegat de birou principal, în postul de revizor principal de aparate centrale ;

D. Triandaf Dumitru D., actual șef de stație, în postul de controlor ;

D. Braicoviceanu Mihail M., actual șef de atelier, în postul de șef de atelier specializat.

---

Prin deciziunea ministerială No. 11.679 din 3 Maiu 1911, d. Covaci Albert, actual lampist principal în serviciul administrațiunei căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1911, în postul de maestru al lampisteriei centrale în aceiaș administrațiune.

Prin deciziunea ministerială No. 12.552 din 12 Maiu 1911, d nii Vilag Mihail și Roceric Alexandru, sunt confirmați pe ziua de 1 Aprilie stil nou, 1911, cel dintîiu în postul de impiegat de birou și cel de al doilea în postul de maestru ajutor de atelier în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin deciziunea ministerială No. 12.553 din 12 Maiu 1911, d. Pisone Constantin, este numit pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul de conductor-desenator provizoriu, la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

## **Decorații**

### **CANCELARIA ORDINELOR**

Prin decretele regale No. 1.818 și 1 817 din 16 Maiu 1911, date asupra rapoartelor d-lui ministru al afacerilor străine, cancelar al ordinelor, s'a conferit :

**ORDINUL „CAROL I“**

(Decretul No. 1.818)

*In gradul de Comandor*

D-lui Romniceanu (Mihail M.), inginer inspector general cl. I, director general al porturilor și căilor de comunicație pe apă ; și

**ORDINUL „STEAUA ROMÂNIEI“**

(Decretul No. 1.817)

*In gradul de Comandor*

D lui Ștefănescu (Nicolae P.), inginer inspector general, director al serviciului navigațiunii fluviale

## LEGI ȘI REGULAMENTE

---

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice ;

Avînd în vedere încheierea No. 19 din ședința dela 17 Aprilie 1911, a consiliului comunal al comunei Galata, din județul Iași, cum și dispozițiunile cuprinse prin articolul 10 din legea drumurilor și articolul 13 din regulamentul ei de aplicare ;

Decidem :

Clasăm sub denumirea de «Șoseaua comunală din șoseaua vicinală Trei-Fintîni, Valea Adîncă, Gara Ciurea la mănăstirea Cetățuia», drumul ce pleacă dela kl. 1+205 al soselei vicinale Trei-Fintîni Valea Adîncă Gara Ciurea și duce la mănăstirea Cetățuia, legînd această mănăstire direct cu orasul Iași.

Lungimea acestei șosele este de 1 360 metri.

Data la 14 Maiu 1911.

Ministrul lucrărilor publice, **B. Delavrancea**

No. 12.889

---

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice ;

Avînd în vedere încheierea consiliului general al județului Romanați No. 967 din 21 Martie 1884, votul aceluiaș consiliu din ședința dela 21 Februarie 1909, procesul-verbal No. 6 al consiliului general al județului Dolj, diu ședința dela 11 Noembrie 1910 și dispozițiunile art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare ;

Decidem :

Clasăm sue denumirea de «Șoseaua vicinală Caracal-Dăbuleni», drumul care pleacă din orașul Caracal, trece prin comunele Fedea Svorsca-Amărăștii-de-Sus, Amărăștii de Jos, din județul Romanați, trece pe teritoriul domeniului Coroanei Sadova, din județul Dolj și ajunge în comuna Dăbuleni, județul Romanați, la kl 2+445 al șoselei vicinale Dăbulenii-Corabia.

Lungimea acestei șosele este de 43+456 kilometri.

Data la 18 Maiu 1911.

Ministrul lucrărilor publice, **B. Delavrancea**

No. 13.717

---

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României :

*Le toți de față și viitori sănătate:*

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul de război sub No. 11.148/911,

Am decretat și decretăm :

**Art. I.** Regulamentul asupra transporturilor militare pe căile ferate se aprobă de Noi după cum urmează :

## **Regulament asupra transporturilor militare pe calea ferată**

Art. 1. Regulamentul asupra transporturilor militare pe calea ferată cuprinde :

Partea I. Transporturile din timp de pace ;

Partea II. Transporturile din timp de război ;

Partea III. Reguli de observat în transporturile pe căile ferate în timp de pace și de război.

### PARTEA I

## **Transporturile din timp de pace**

### CAPITOLUL I

#### **Organizarea serviciului pentru executarea transporturilor militare în timp de pace**

#### § 1

Art. 2. Pe cât se poate transporturilor din timp de pace se execută fără a se împedica exploatarea comercială a căilor ferate,

#### **Organe de direcțiune**

Art. 3. Transporturile militare din timp de pace sunt executate conform regulilor de exploatare ale direcțiunii generale a căilor ferate române, cu excepțiunile cuprinse prin prezentul regulament.

Pregătirea însă a acestor transporturi, precum și luarea măsurilor speciale de execuțiune, cad în sarcina următoarelor organe :



### A. Statmajorul general al armatei

Art. 4. Statmajorul general al armatei are următoarele atribuțiuni :

1) Pregătirea transporturilor din timp de pace pentru concentrări, manevre sau încercări de mobilizare, precum și a transporturilor de război.

Toate aceste lucrări se întocmesc de biroul transporturilor la care vor lua parte un funcționar sau mai mulți delegați din partea direcțiunii generale a căilor ferate române ;

2) Examinarea tuturilor proiectele de linii noi ale Statului, județelor sau ale particularilor, cu privire la operațiunilor militare.

Statmajorul general al armatei va fi consultat spre ași da avizul din punctul de vedere strategic asupra oricărui proiect nou de cale ferată.

### B. Comisiunea superioară de căi ferate

Art. 5, Studiază și ia toate măsurile pentru ca transporturile din timp de pace și din timp de război să se poată efectua în condițiunile cele mai bune.

Această comisiune se compune din :

1) Șeful statmajorului general, ca președinte, sau în lipsă, subșeful de statmajor general ;

2) Directorul general al căilor ferate române sau subdirectorul ca delegat al său ;

3) Șefii secțiunilor din stat majorul general al armatei ;

4) Directorul genului din ministerul de război ;

5) Doi funcționari superiori din direcțiunea generală a căilor ferate ;

6) Șeful biroului transporturilor din stat-majorul-general, care va îndeplini și funcțiunea de secretar.

Art. 6 Principalele atribuțiuni ale comisiunei superioare de căi ferate sunt :

1) Coordonarea relațiunilor dintre organele căilor ferate și autoritățile militare pentru aducerea la îndeplinire a transporturilor militare ;

2) Stabilirea în mod definitiv a transporturilor de război pregătite de biroul transporturilor din stat-majorul-general ;

3) Studiarea condițiunilor ce trebuie să îndeplinească mate-

rialul rulant și modul său de amenajare, în vederea transporturilor militare, precum și modificările de adus materialului existent ;

4) Studierea modului de întreținere a trupelor de căi ferate ;

5) Studiază modalitatea de transport pentru toate cazurile neprevăzute în acest regulament.

Art. 7. Lucrările comisiei de căi ferate vor fi consemnate într'un registru de procese-verbale, ținut de stat-major-general al armatei și vor fi semnate de toți membrii prezenți.

Lucrările prevăzute la art. 6, alin. II sunt supuse aprobării ministrului de război, iar celelalte vor deveni executorii pentru toate organele căilor ferate sau militare îndată ce au fost aprobate de ministerul de război și ministerul lucrărilor publice.

### *C. Direcțiunea generală a căilor ferate*

Art. 8. la dispozițiuni pentru a se aduce la îndeplinire toate transporturile din timp de pace pregătite de stat-majorul-general al armatei, precum și lucrările comisiei superioare de căi ferate, cari se referă la chestiuni ce sunt de rezortul ei.

Art. 9. Pregătește instrucțiunile pentru executarea în condițiunile cele mai bune, a transporturilor de război stabilite de comisiunea superioară de căi ferate.

### **Organe de executare**

Art. 10. Ca organe executive directe, în tot ce privește transporturile militare, sunt :

a) Șefii de gară pentru transporturile prevăzute la articolul 30, aliniatul a ;

b) Inspecțiunile de mișcare pentru transporturile prevăzute la articolul 30, aliniatul b ;

c) Serviciul central de mișcare (dela direcțiunea generală a căilor ferate române), pentru transporturile prevăzute la articolul 30, aliniatele c și d.

Art. 11 Direcțiunea generală a căilor ferate va ține la curent stat-majorul-general al armatei, cu toate modificările de natură a interesele transporturilor militare, ce s'ar aduce liniilor existente, precum : schimbări de traseu, recordamente noi, construcții de căi duble, prefaceri de gări, instalațiuni de cheiuri, alimentări de apă, depozite de mașini, aprovizionări de combustibil, etc.

### *D. Biourul transporturilor din stat-majorul-general al armatei*

Art. 12. Biourul transporturilor din stat-majorul-general al

armatei este însărcinat cu pregătirea tuturor lucrărilor de transport, cu pregătirea lucrărilor prevăzute la articolul 6, cu privigherea execuțiunii hotărârilor comisiunii superioare de căi ferate și cu verificarea și îndrumarea lucrărilor comisiunilor militare de studii depe lângă căile ferate.

## § 2

### *Comisiuni militare de studii pe lângă căile ferate*

Art. 13. Pentru pregătirea personalului militar necesar la formarea comandamentelor de linii în timp de războiu, se înstitue pentru fiecare corp de armată cite o comisiune militară de studii.

În timp de război aceste comisiuni se transformă în comandamente de linii.

Art. 14. O comisiune militară de studii se compune din :

- 1) Un ofițer superior de stat major, ca președinte ;
- 2) Un căpitan sau ofițer superior de statmajor ;
- 3) Un locotenent sau căpitan din trupele de pionieri sau comunicații ca membru.

Acest personal va lucra la comisiune în mod intermitent, ori de cite ori va fi nevoie și în cazurile prescrise la acest regulament restul timpului va fi întrebuințat de comandamentul sau trupa din care face parte.

Art. 15. Comisiunea militară de studii va avea biuroul său chiar în localul de reședință al uneia din inspecțiunile de mișcare care cade în regiunea corpului de armată.

Art. 16. Atribuțiunile ofițerilor din comisiunile militare de studii sunt ;

1) Să cunoască liniile cu instalațiunile lor din cuprinsul comandamentului, precum și materialul rulant ;

2) Să cunoască în detaliu serviciul de exploatare pe căile erate ;

3) Să studieze și să propună autorității militare toate îmbunătățirile de adus stării actuale a liniilor, instalațiunilor, materialului rulant și rechizitelor în vederea transporturilor militare :

4) Să asiste la îmbarcarea și debarcarea trupelor pe timpul experiențelor, exercițiilor periodice și manevrelor și ori de cite ori se fac transporturi militare mai importante ;

5) Șeful comisiunii va trimite la finele fiecărui an, statmajo-

rului general al armatei, prin comandamentul respectiv, o dare de seamă asupra lucrărilor comisiunii în acest interval de timp.

Art. 17. Ofițerii din comisiunile militare de studii nu au nici un amestec cu organele căilor ferate.

Pentru tot ce-i poate interesa, ei se vor adresa direct inspectorilor de mișcare, șefilor diviziilor de întreținere și inspectorilor de tracțiune, cari sunt autorizați a le da toate explicațiunile necesare.

Art. 18. Ofițerii din trupele de pionieri sau comunicații vor funcționa cel mult doi ani în comisiunile militare de studii, după care statmajorul general va dispune schimbarea lor.

Comandamentele vor regula serviciul ofițerilor din comisiune astfel ca ei să poată să-și îndeplinească însărcinările ce le incumba ca membri în aceste comisiuni.

### § 3

#### *Numirea personalului comisiunii superioare de căi ferate și comisiunilor de studii*

Art. 19. Se consideră de drept membri în comisiunea superioară de căi ferate personale cari ocupă efectiv funcțiunile indicate în componerea acestei comisiuni, fără a mai fi nevoie de o numire specială.

Funcționarii (art. 5, alin. 5) din direcțiunea generală a căilor ferate române vor fi desemnați pentru fiecare întrunire a comisiunii de către direcțiunea generală a căilor ferate române, după natura chestiunilor ce sunt a se trata în acea întrunire.

Art. 20. Ori de câte ori se fac schimbări în acest personal, ministerul de război de o parte și direcțiunea generală a căilor ferate române de alta, își fac cunoscut reciproc numele persoanelor cari, conform acestui regulament, fac parte din comisiunea superioară de căi ferate și din comisiunile militare de studii.

Art. 21. Membrii comisiunii superioare de căi ferate, ofițerii din biroul transporturilor dela statmajorul general, și ofițerii comisiunilor militare de studii se vor considera, în ce privește transportul lor pe calea ferată, ca funcționari ai drumului de fier, și în această calitate vor avea dreptul la liber parcurs: membri comisiunii superioare de căi ferate și ofițerii dela biroul transporturilor pe toate liniile, iar ceilalți în regiunea a două inspecțiuni de mișcare. Ei vor putea, în interesul serviciului, călători cu orice tren.

## CAPITOLUL II

### Reguli și acte necesare pentru executarea transporturilor militare în timp de pace

#### § 4

#### *Organe cari ordonă transporturile*

Art. 22. Transporturile militarilor izolați sau ale detașamentelor, în interesul serviciului se fac pe socoteala statului și se ordonă de autoritățile următoare :

1) *De comandanții de corpuri sau șefii de serviciu, în corpurile sau serviciile lor, în cazurile următoare :*

a) Elevilor din școalele militare pentru ducerea lor în vacanță sau concediu de convalescență, precum și pentru întoarcere ;

b) Ofițerilor, șefilor de muzici, subofițerilor reangajați și funcționarilor civili ai armatei în caz de mutări sau detașări mai mari de cinci luni, de orice natură ar fi. La acest transport au drept și familiile lor (mamă, soție și copii), doici sau guvernante, ordonanțe, servitori și toate bagajele familiei ;

c) Familiile (mamă, soție, soră și copii) ofițerilor, șefilor de muzică, subofițerilor reangajați, precum și doicilor sau guvernantelor, ordonanțelor, servitorilor și bagajelor lor, când în caz de schimbare de garnizoană ei călătoresc cu trupa pe jos ;

d) Ofițerilor, șefilor de muzică, subofițerilor reangajați și funcționarilor civili ai armatei în caz de călătorie în interes de serviciu, care provoacă o lipsă sau detașare dela corpul sau serviciul din care fac parte mai mică de 5 luni atât la ducere, cât și la întoarcere. Pentru lipsă sau detașare mai mare de 10 zile ofițerii mai au dreptul și la transportul unei ordonanțe și a cantității de bagaje prevăzute în tabloul anex. No. 1, iar ceilalți și la transportul bagajelor dela aceeași anexă ;

e) Gradele inferioare când sunt mutate sau detașate ,

f) Când ofițerul este mutat sau dislocat într'un serviciu comandat, are dreptul și la transportul cailor și al unui conductori. Dacă acest din urmă, trebuie să se întoarcă în garnizona de de plecare, i se va acorda și transportul pentru întoarcere ;

g) Pentru trimiterea la corp a a recruților cari nu pot fi întocmiți în detașamente, a dezertorilor și a nesupușilor, precum și a însoțitorilor lor ;

l) Pentru transportul ofițerilor în altă garnizoană și înapoi sau pînă la frontieră și înapoi în scopul de a și cumpăra cai de serviciu, precum și pentru transportul acestor cai în garnizoana ofițerului. Ofițerii vor avea dreptul și la transportul unei ordonanțe, pentru ducere și întoarcere. În caz cînd ofițerul nu și-a cumpărat cai i se vor imputa foile de drum ;

.) Ofițerilor și gradelor inferioare cu cai și însoțitorii lor, pentru ducere și întoarcere, cînd iau parte la alergări.

,) Ofițerilor de rezervă, împreună cu cailor de serviciu și însoțitorii lor, pentru ducere și întoarcere, cînd sunt chemați la parăzi, gărzi și orice serviciu comandat. De asemenea gradele inferioare din orice element al armatei, precum și cailor lor de serviciu, pentru ducere și întoarcere, în cazurile dela aliniatul precedent (exceptîndu-se venirea la schimbul ordinar) și cînd distanțele de mers întrec 40 km pentru oamenii pe jos și 80 km pentru cei călări ;

l) Ofițerilor chemați pentru a depune examen. Căpitanii chemați la examenul de maior au drept și la transportul unui cal cu conductorul său ;

l) Gradele inferioare, trimise a depune examen în alte garnizoane, fie pentru înaintare sau alte funcțiuni speciale, pentru ducere și întoarcere ;

m) Pentru o ordonanță a ofițerilor generali și superiori, în orice deplasări făcute de aceștia în interesul serviciului ;

n) Ofițerilor și gradelor inferioare intrate sau eșite din spitalele militare, aflate în alte garnizoane, pentru ducere și întoarcere ;

o) Ofițerilor și gradelor inferioare trimise pentru contravizită medicală la divizie sau corp de armată pentru ducere și întoarcere ;

p) Ofițerilor, șefilor de muzici, funcționarilor civili ai armatei, gradelor inferioare și bagajele prevăzute la tabela No. 1, pentru ducere și întoarcere, cînd, în baza unui concediu medical, călătoresc în țară, sau pînă la frontieră cînd călătoresc în străi nătate. La acest transport au drept și familiile (soție și copiii) ofițerilor, șefilor de muzici, funcționarilor civili ai armatei și subofițerilor reangajați. Ofițerii au drept și la transportul unei ordonanțe ;

r) Ofițerii pedepsiți cu închisoare cînd execută pedeapsa în altă garnizoană, cînd sunt dați în judecata tribunalelor militare sau sunt chemați ca martori de aceste tribunale sau de tribunalele ordinare în afaceri corecționale sau criminale ;

s) Gradelor inferioare și escortei lor pedepsiți cu închisoare, cînd execută pedeapsa în alte garnizoane, cînd sunt dați în judecata tribunalelor militare sau sunt chemați ca martori la aceste tribunale ;

l) Gradelor inferioare și escortei lor chemați ca martori sau dați în judecata tribunalelor ordinare pentru ducere și întoarcere, numai în afaceri criminale sau corecționale ;

u) Ofițerilor trimiși a se presenta înaintea consiliilor de reformă ;

v) Familiei (mamă, soție și copii) și corpului ofițerului decedat în activitate sau disponibilitate, (în caz cînd înmormintarea va avea loc în altă localitate decît aceea unde a decedat ofițerul) ;

w) Familiilor (mamă, soție și copii) ofițerilor, șefilor de muzică, subofițerilor reangajați și funcționarilor civili ai armatei decedați, precum și doicilor sau guvernantelor, servitorilor și bagajelor lor, dela orașul unde a decedat ofițerul pînă la locul unde familia își stabilește domiciliul ; Acest transport se va acorda numai pînă la șase luni dela data decesului ;

z) Ofițerilor, șefilor de muzică, funcționarilor civili ai armatei și subofițerilor reangajați și trecuți în poziție de retragere, reformați și trecuți în poziție de disponibilitate, pentru suprimare de funcție, licențiere de corp, întoarcere din captivitate și infirmități, în timp de șase luni dela schimbarea poziției lor, dela garnizoana unde se găsesc și pînă la gara cea mai apropiată de localitatea unde își stabilește domiciliul ; la acest transport au dreptul și familiile lor, (mamă, soție și copii), doicile și guvernantele, servitorii și toate bagajele familiei.

## 2) *De comandanții de corp de armată și divizii :*

a) Pentru transportul ofițerilor și gradelor inferioare, prevăzute la art. 22, alin. I și pentru oricare alte transporturi de grade inferioare, ce trebuiesc făcute în contul Statului ;

b) Pentru transportul detașamentelor pînă la efectivul unei companii, escadron sau baterie inclusiv.

## 3) *De ministerul de rasboi ;*

Pentru tot felul de transporturi de ofițeri și grade inferioare, făcute în interes de serviciu, pe lîngă cazurile prevăzute la art. 22, alin. I și II și pentru transportul detașamentelor mai mari decît efectivul prescris la art. 22, alin. II.

Art. 23. Comandanții de corp de armată în cazuri urgente și bine justificate, pot ordona transporturile dela art. 22, alin. III, rămânând ca în urmă să ceară aprobarea ministerului.

Art. 24. Transporturile de materiale, fără trupe, nu se execută decît în virtutea ordinelor de transport liberate direct :

a) De către ministerul de război ;

b) De către comandanții corpurilor de armată și diviziilor, numai în ce privește materialul din depozitele comandamentelor și pentru a satisface necesitățile de serviciu din acele comandamente ;

c) De șefii de corp sau servicii, pentru materialele a căror greutate totală nu trece de 250 kg.

Art. 25. Organele de cale ferate nu sunt responsabile, nici ținute a controla dacă organul militar care ordonă un transport militar în contul Statului are sau nu acest drept.

Ele vor executa transportul, rămînînd ca ministerul de războiu să facă direct resposabile organele sale abusive sau greșite.

## §. 5.

### *Anunțul de transport*

Art. 26. Orice transport militar ce se execută pe calea ferată, contul Statului, dă loc la două formalități distincte :

1) Anunțarea transportului ; și

2) Liberarea foilor de drum.

Art. 27. Anunțul de transport model No. 2 se va trimite stațiunii de plecare în cazurile prevăzute la art. 22. Șefii stațiunilor vor semna și înainta imediat prin prezentatorul anunțului chitanță de primire, atașată la acel anunț.

Art. 28. În principiu, anunțul de transport se face de șeful corpului de trupă sau al detașamentului.

Art. 29. Transporturile de materiale neînsoțite se anunță de șeful depozitului sau al corpului ce le expediază.

Art. 30. Anunțurile de transport se trimit :

a) Șefului stațiunii de plecare, și cel puțin cu 24 ore înainte de data plecării, cînd este a se transporta detașamente mici pînă la 240 oameni sau 36 cai, adică pentru al căror transport nu e nevoie de mai mult de 6 vagoane ;

b) Inspecțiunilor de mișcare de cari depind gările de unde urmează să se pornească transporturile (vezi tabloul No. 2), și ce



puțin cu trei zile înainte de ziua plecării, cînd este a se transporta detașamente pînă la efectivul unui regiment de infanterie, de cavalerie sau artilerie, ori materiale pentru al căror transport nu este nevoie de mai mult de 150 vagoane ;

c) Serviciului central de mișcare (direcțiunea generală a căilor ferate), și cel puțin cu cinci zile înainte, pentru transporturi de detașamente pînă la efectivul unei divizii ;

d) Direcțiunii generale a căilor ferate (serviciul central de mișcare), prin stat-majorul general (biourul transporturilor), și cel puțin cu cinci zile înainte, pentru transporturi mai mari de o divizie sau pentru transporturi de trupe cari aparțin la mai multe corpuri de armată. Anunțul de transport făcut de minister în acest caz constă în un ordin coprinzînd toate datele arătate în anunțul model No. 2.

Art. 31. În perioada campaniei de cereale, cu începere dela 1 August, transporturile izolate de trupe nu se vor face decît în urma unei înțelegeri speciale a stat-majorului general și a direcțiunii generale a căilor ferate.

Art. 32. Când inspecțiunea de mișcare nu staționează în aceeaș localitate cu trupa ce este a se transporta, anunțurile de transport și răspunsurile la anunțuri se trimit telegrafic autorităților arătate la art. 30 și conform modelului No. 3 anexat la acest regulament.

Orice stațiune de căi ferate căreia i se prezintă un asemenea anunț este datoare să-l transmită de urgență inspecțiunii de mișcare respective, întocmai ca o telegramă de serviciu.

Art. 33. Autoritățile militare care anunță transporturile și organele căilor ferate, către care sunt adresate anunțurile, vor luă îndată măsuri ca transporturile să se poată efectua fără întîrziere și la data indicată în anunț.

Art. 34. Șeful stațiunii care primește un anunț de transport este ținut ca să înapoieze șefului militar dela care s'a primit anunțul răspunsul din josul anunțului, complectat și semnat de dînsul, cu cel puțin 12 ore înainte de ora plecării.

Orice întîrziere sau neprezentarea la ora fixată a unității ce trebuie să îmbarce atrage anularea trenului și, în unele cazuri, despăgubiri pecuniare către administrația căilor ferate; în contul vinovatului.

Art. 35. Dacă anunțul este primit de inspecția de mișcare sau de serviciul central de mișcare, în cazurile prevăzute la art. 30, alin.

*b c* și *d*, aceste organe, după ce stabilesc trenurile cerute, le fac cunoscut șefului stațiunii de plecare, sau șefilor acelor stațiuni, cînd sunt mai multe unități cari trebuie să plece din mai multe puncte. Acești șefi de stațiuni trimit apoi șefilor militari respectivi detaliile trebuincioase, după cum se arată la art. 34, alin. 1 și iau măsurile de executare.

Art. 36. În cazuri urgente, justificate prin ordinele de mișcare, anunțarea transportului, poate fi făcută și în termene mai scurte de cît cele fixate la articolele precedente

Art. 37. Anunțarea nu va avea loc cînd urmează a se transporta militari izolați sau detașamente mai mici de 20 oameni sau material al cărui volum sau greutate nu ar întrece capacitatea unui vagon de marfă.

Art. 38. Ori de cîte ori mersul trenurilor se schimbă, direcțiunea generală a căilor ferate este datoare a trimite cîte două exemplare din libretul indicator al mersului trenurilor de călători și de marfă, precum și graficile respective :

- 1) Ministerului de război ;
- 2) Comisiunii superioare de căi ferate (statmajorului general, biroul transporturilor) ;
- 3) Comisiunilor militare de studii ;
- 4) Comandanților corpurilor de armată și ai diviziilor.

## § 6

### *Liberarea foilor de drum*

Art. 39. Orice transport pe calea ferată în conțul Statului se execută în baza unei foi de drum model No. 4.

Art. 40. Foile de drum se liberează la plecarea celor în drept de către șefii de corpuri sau servicii, de către comandanții de garnizoană și de serviciile intendențelor de cari depinde corpul sau materialul ce urmează a se transporta pe baza ordinelor de transport date de autoritățile în drept, arătate la art. 22. Foi de drum se dau separate pentru fiecare fel de tren cu care se efectuează transportul adică : tren accelerat, de persoane, de marfă sau tren special militar.

Art. 41. Ori de cîte ori este a se efectua transporturi gratuite (în condițiunile art. 22), autoritățile în drept a libera foi de drum sunt obligate a declara pe foi că transportul este gratuit.

Dacă se întîmplă ca bagajele și materialele unui corp de trupă

sau detașament, cu drept la transport gratuit, să nu poată fi transportate în acelaș tren, ci să fie nevoe a le transporta în urmă cu un tren de marfă sau după un timp mai îndelungat și pentru ca direcția căilor ferate să-și poată exercita controlul, în asemenea cazuri se va specifica în foaia de drum cu care se efectuează transportul, că:

Ele sunt bagajele și materialele regimentului, companiei sau detașamentului, dislocat cu foaia de drum No. . . . , din . . .

În ce privește dreptul de a ordona asemenea transporturi, se va urma după regulile stabilite la art. 22.

Art. 42. Personalul însărcinat a libera foi de drum pe calea ferată ține un tablou deschis, model No. 5, în care trece treptat orice foaie liberată, în ordinea numerotării ce o are dată de minister.

Acest tablou, încheiat la finele fiecărei luni, cu o copie de pe el și cu toate actele în baza cărora s'au eliberat foile, formate în dosar, se înaintează direct serviciului intendenței corpului de armată sau comandamentelor independente cari, după ce l'a verificat, îl înaintează ministerului.

Serviciul intendenței dela divizii sau dela comandamentele independente este însărcinat cu contul general al foilor de drum. El nu este descărcat de foile întrebunțate decît după ce tabloul, menționat mai sus, a fost verificat de direcția controlului din minister și un exemplar a fost înapoiat vizat. Odată cu înapoierea tabloului vizat, se dă ordin de descărcare și de imputația foilor liberate în mod neregulat, contrariu dispozițiunilor acestui regulament.

Art. 43. Ministerul de războiu ține cont curent pentru foile de drum liberate, numai cu diviziile sau cu alte comandamente independente. Fiecărui corp de trupă, garnizoană sau serviciu, i se vor da carnete de foi de drum, pentru care se va ține de comandamentele respective, socoteală, spre a se cunoaște în tot momentul numărul de foi aflate asupra lor, precum și cele întrebunțate.

Art. 44. Dacă la punctul de plecare nu ar fi un însărcinat cu liberarea foilor de drum model No. 4 și dacă urgența transportului de efectuat nu permite a se aștepta sosirea acelor foi dela autoritatea în drept a le libera, în asemenea cazuri foia de drum se înlocuiește cu o copie de pe ordinul de mișcare, certificat de șeful detașamentului, arătînd în litere: Efectivul trupei, greutatea și felul bagajelor, precum și itinerariul ce are să urmeze.

Acest act va fi primit de administrația căilor ferate ca și o foaie de drum în regulă.

În asemenea cazuri, șeful corpului din care face parte detașamentul va raporta cazul și va trimite diviziei sau comandamentului respectiv, pe cale ierarhică, o copie de pe ordinul de certificarea menționată mai sus. Acesta le va înainta ministerului spre a servi ca act la lichidarea foilor de drum.

### CAPITOLUL III

#### Trenurile întrebuițate pentru transporturile militare

#### § 7

#### *Felul trenurilor*

Art. 45. Transporturile militare se efectuează <sup>1)</sup>:

- 1) Cu trenuri ordinare;
- 2) Cu trenuri speciale militare.

#### *1) Transporturi cu trenuri ordinare*

Art. 46 Transporturile militare se vor efectua cu trenuri ordinare în modul următor:

- 1) Cu trenuri de persoane:

*a)* Pentru toate transporturile de personal militar și bagajele lor arătate în tabela No. 1 făcute în contul Statului;

*b)* Pentru detașamentele și materiale ce le însoțesc, afară de trăsuri sau măterii explozibile ori incendiabile, când numărul vagoanelor trebuincioase nu va întrece tonajul prevăzut în tabela de încărcare a trenurilor;

*c)* Pentru materialele ordinare neînsoțite, când urgența transportului justifică această măsură și când cantitatea lor nu întrece capacitatea unui vagon de marfă.

- 2) Cu trenuri de marfă obișnuite:

*a)* Pentru transporturile de materiale militare și de război neînsoțite;

*b)* Pentru transporturile de trăsuri sau orice alte materiale, care nu au putut fi transportate cu trupele, în trenurile de persoane;

*c)* Pentru transporturile de materiale și bagaje ale militarilor sau funcționarilor civili ai armatei, cari călătoresc izolat, în contul Statului, afară de cantitățile prevăzute la tabela No. 1, cari pot fi luate cu trenul de persoane.

---

1) Transporturile de explozibile și materii incendiabile se vor executa după regulile prescrise la art. 115--127.

Art. 47. Se admit următoarele cazuri excepționale, cînd transportul se poate efectua cu trenul accelerat :

a) Cînd orariul căii ferate este astfel întocmit încît întrebuințarea trenului accelerat ar aduce economie în zilele de misie ;

b) Cînd serviciul comandat ar fi urgent, așa încît nu s'ar putea amîna transportul cu trenul de persoane ;

Cînd din cauza lipsei de coincidență între trenuri, ofițerul sau funcționarul civil al armatei ar fi fost forțat a sta într'o localitate mai mult de două ore.

Art. 48. Trenurile accelerate cari au vagoane clasa III-a nu primesc, în cazurile arătate la art. 47, decît detașamente de efectiv maxim de 20 oameni fără cai și trăsuri.

## 2) Transporturi cu trenuri speciale

Art. 49. Transporturile militare se vor efectua cu trenuri speciale numai atunci cînd urgența transportului nu permite a aștepta trecerea sau pornirea trenurilor ordinare.

Tonajul trenurilor speciale militare se va putea complecta la caz de trebuință, cu vagoane încărcate cu mărfuri particulare, sau cu vagoane goale dirijate.

Art. 50. În cazuri urgente și în vederea necesității ordinii publice, șefii de corpuri, comandantii de garnizoane și autoritățile militare superioare pot cere în orice moment expedierea trupelor și materialului lor, fără a se ține seama de prescripțiunile dela art. 30.

Organele căilor ferate sunt obligate a organiza transportul în timpul cel mai scurt posibil, fie prin trenuri ordinare, fie prin trenuri speciale.

## § 8

### *Clasa în care au drept a călători militarii în interesul serviciului*

Art. 51. Militarii și funcționarii civili ai armatei, cînd călătoresc izolați în trenuri de călători în interesul serviciului, au drept a se transporta :

a) Ofițerii generali și ofițerii superiori cu familiile lor în cl. I.

Doicele și guvernantele au drept a călători în aceeași clasă cu familiile ofițerilor ;

b) Ofițerii inferiori, elevii școalelor militare, tinerii cu termen redus, subofițerii de administrație, guarzii reangajați pe 5 ani și funcționarii civili ai armatei cu familiile lor în cl. II.

Ofițerii inferiori, cînd însoțesc pe generali în inspecțiuni, sau

cînd fac parte din comisiuni (cari trebuiesc să se transporte pe căile ferate) în cari sunt și ofițeri superiori, au drept a se transporta cu clasa I.

c) Gradele inferioare, afară de cei coprinși la aliniatul b. cu clasa III.

Art. 52. Cînd militarii călătoresc în detașamente, soldații și gradele inferioare pot fi imbarcați în vagoane de marfă amenajate cu bănci, iar ofițerii de orice grad în vagoane de clasa I și II.

#### CAPITOLUL IV

##### Regulele de plată a transporturilor militare pe căile ferate

#### § 9

##### *Transporturi gratuite*

Art. 53. Cînd transporturile militare se compun din detașamente de cel puțin 20 oameni, cu caii și materialele ce le însoțesc, dacă sunt comandate de ofițeri sau grade inferioare, se vor face gratuit pe căile ferate.

Art. 54. Gradele inferioare din orice element al armatei cu cai de serviciu, cînd sunt chemați pentru concentrări și manevre, au dreptul a călători pe căile ferate numai prin simpla arătare casierului gării a ordinului de chemare.

#### § 10

##### *Transportul militarilor ce călătoresc în contul lor*

Art. 55. Ofițerii din activitate cînd se transportă în contul lor, au dreptul să călătorească în ori ce clasă și cu ori ce teren, afară de cele prevăzute la art. 58, plătind pe jumătate taxa fixată pentru ceilalți călători la diferitele clase și trenuri.

Pe timpul valabilității biletelor de băi, familiile ofițerilor în activitate vor plăii 1/2 din tariful normal.

Art. 56. Ofițerii cari călătoresc în ținută civilă, beneficiază de prețul pe jumătate pentru transportul pe căile ferate. Ei vor dovedi identitatea lor la cererea organelor căilor ferate române, prin cărți de identitate liberate de comandanții sau șefii respectivi.

Ofițerii de rezervă vor avea dreptul de a călători în contul lor cu prețul pe jumătate din prețul tarifului civil, numai cînd sunt chemați în serviciu și atunci numai dacă vor prezenta la casele de bilete și la controlul biletelor de călătorie ordinul de chemare.

Art. 57. Elevii școalelor militare, subofițerii și militarii recrutați cu termen redus, vor plăti pe jumătate prețul numai în clasa II sau III, prezentând însă biletul de concediu sau de voie, de la Corpul sau serviciul din care fac parte.

Celelalte grade inferioare pot beneficia pe jumătate preț, numai atunci când călătoresc în clasa III, prezentând însă biletul de concediu de la corpul sau serviciul din care fac parte.

Art. 58. Pentru călătoriile în trenurile de lux (Ostende-Expres; Orient-Expres), toți militarii trebuie să plătească un bilet întreg ca și călătorii civili.

Art. 59. Biletele de abonament nu dau dreptul la nici o reducere, iar permisele de liberă circulațiune anuală, cu plată, se vor iibera conform înaltului decret No. 942 din 19 Martie 1884.

Art. 60. Bagajele militarilor la orice fel de tren se taxează ca și acelea ale celorlanți călători.

## § 11.

### *Transportul în interesul serviciului*

Art. 61. Plata transporturilor ce se vor efectua pe căile ferate, în interesul serviciului, pe baza foilor de drum emise de autoritățile militare, indicate la art 40, și care urmează să fi plătite, se va face de ministerul de război, imediat după trimiterea conturilor lunare de către administrația căilor ferate.

Taxele cuvenite pentru toate transporturile de personal, bagaje, cai, vite și ori ce materiale, specificate în acele foi de drum se vor calcula după tariful general redus cu 50 la sută

Art. 62. Când un militar de orice grad ar poseda o foaie de drum și ar dori să călătorească într'o clasă superioară, va putea să ceară să se libereze un bilet de clasă superioară, plătind diferența pe jumătate între prețul celor două clase dela stația de unde schimbă clasa pînă la stația finală. Aceeaș regulă se va observa și la trecerea de la tren de persoane la tren accelerat.

## PARTEA II

### **Transporturile în timp de război**

#### CAPITOLUL I

##### **Reguli generale**

Art 63. Transporturile din timp de război, au de scop a asigura mișcările trupelor și ale materialului de tot felul pe liniile

ferate din interiorul țării și eventual pe liniile cucerite pe la inamic.

Art. 64. După încunoștiințarea făcută de ministerul de război direcția generală a căilor ferate române, este datorate a pune la dispoziția administrației războiului totalitatea mijloacelor de transport

Pe liniile astfel puse la dispoziția ministerului de război, nu se mai poate efectua nici un transport de călători, mărfuri și altele fără autorizațiunea prealabilă a ministerului de război.

Art. 65. Transporturile de trupe din timp de război se împart în două categorii:

1) *Transporturi în zona interioară*<sup>1)</sup>.

2) *Transporturi în zona armatei*<sup>2)</sup>.

Art. 66. Transporturile în fie-care din aceste zone cuprinde: Transporturile de mobilizare, de concentrare de trupe în vederea operațiunilor, de aprovizionare, de evacuare și de desconcentrare.

## CAPITOLUL II

### Organizarea serviciului de căi ferate în timp de război

#### § 12

#### *Autoritățile care ordonă transporturile*

Art. 67. Transporturile sunt ordonate de ministerul de război și de comandantul de căpetenie sau de delegații lor (șeful stat-majorului general al armatei și comandantul general al etapelor), pe zonele puse respectiv sub autoritatea lor, cu excepțiunile prevăzute la art. 68 și 69 de mai jos.

Art. 68. Transporturile relative la mobilizare și concentrare cari au fost pregătite încă din timp de pace, se vor executa pe baza notificării decretului de mobilizare, notificare ce se va face direcțiunii generale a căilor ferate, de către ministerul de război (stat-majorul general).

Art. 69. Pe timpul mobilizării și concentrării armatei sunt suspendate ori care alte transporturi de cât cele prevăzute în planul general de transporturi stabilit din timp de pace.

Dacă însă în afară de trenurile militare sunt rezervate și alte

<sup>1)</sup> Prin zona interioară se înțelege porțiunea de teritoriu rămas sub autoritatea directă a ministerului de război.

<sup>2)</sup> Prin zona armatei se înțelege teritoriul din urma armatei, adică zona etapelor și zona de operațiuni aflate sub autoritatea comandantului de căpetenie.



trenuri pentru transportul călătorilor și bagajelor, autoritățile militare teritoriale<sup>1)</sup> pot ordona transporturi de oameni izolați și bagaje cu aceste din urmă trenuri, numai în interesul serviciului și când urgența ar cere.

Art. 70. După terminarea concentrării, transportul oamenilor izolați, al detașamentelor și al materialului de război, se ordonă de autoritățile militare respective, urmîndu-se regulile dela art. 22, 23 și 24 (partea I-a), întru cît ele nu au fost suprimate, restrînse sau modificate prin ordine date de comandantul de căpetenie în zona armatei, sau de ministerul de război în zona interioară.

#### Serviciul de căi ferate pe zona interioară

##### *Comisiunea superioară de căi ferate*

Art. 71. Comisiunea superioară de căi ferate are direcțiunea tuturor transporturilor pe zona interioară, ordonate de ministerul de război, Ea dă toate instrucțiunile relative la acest serviciu.

Această comisiune în timp de război se va compune din :

1) Șeful părții sedentare a statmajorului general al armatei ca președinte ;

2) Directorul general al căilor ferate române, sau sub-directorul ca delegat al său ;

3) Un șef de secție de la statmajorul general al armatei ;

4) Un șef de serviciu delegat de direcțiunea generală a căilor ferate române ;

5) Unul sau doi funcționari superiori din serviciul mișcării și tracțiunii căilor ferate române ;

6) Șeful biuroului transporturilor din statmajorul general al armatei care îndeplinește și funcțiunea de secretar.

Autoritatea comisiunii superioară de căi ferate se întinde la început asupra întregii rețele de căi ferate a țării.

Indată ce s'a terminat concentrarea armatei și s'a organizat o direcțiune de căi ferate la armată, autoritatea comisiunii superioare de căi ferate se restrînge la zona interioară rămasă sub ordinele ministerului de război.

---

<sup>1)</sup> Prin autoritatea militară teritorială se înțelege : Comandanții teritoriali cari înlocuiesc pe comandanții de corp de armată, de divizii și de regiment în regiunea corespunzătoare acestor unități, pe teritoriul național ; comandanții de etape în zona atribuită lor, pe teritoriul cucerit de la inamic.

Dela această dată toate transporturile ce ar trebui efectuate după zona interioară pe aceea a armatei și viceversa, vor fi pregătite după înțelegerea prealabilă între ministerul de războiu și comandantul de căpeterie, prin organele competente

Art. 72. Pe lângă comisiunea superioară de căi ferate, funcționează în permanență biourul transporturilor de la stat-majorul general.

Atribuțiunile și compunerea acestui biou vor fi nceleași ca în timp de pace (vezi art. 9).

Art. 73. Toate lucrările comisiuni superioare de căi ferate, întru cât ele se referă la executarea transporturilor militare și nu provoacă cereri de credite extraordinare, sunt executorii prin ele însăși, îndată ce ele au fost comunicate organelor în drept, prin statmajorul general (partea sedentară), fără a mai fi nevoie de o aprobare specială, după cum este prescris pentru timpul de pace (Art. 7).

#### *Direcțiunea generală a căilor ferate*

Art. 74. Direcțiunea generală a căilor ferate române, păstrează în timp de război toate drepturile și autoritatea din timp de pace, în cea ce privește administrația personalului și regulile tehnice de transport, conformindu-se însă cerințelor de ordin militar prevăzute în regulamentul de față.

#### *Comandamentele de linii*

Art. 75. Pentru execuțiunea în general al serviciului de transporturi militare pe zona interioară, comisiunea superioară de căi ferate înființează comandamente de linii ude trebuințele serviciului vor cere. Ele se vor instala în locul inspecțiunilor de mișcare respectivă. Comandamentele de linii se vor compune fiecare din :

Un ofițer superior sau căpitan de statmajor ;

Inspectorul de mișcare, putînd delega pe subinspector ;

Un ofițer inferior de pionieri sau comunicații, secretar și șef al cancelariei comandamentului ;

Gradele inferioare după trebuință.

În cazul cînd un comandament de linie funcționează pe zona a două, sau mai multor Inspecțiuni de mișcare, fac parte de drept din acel comandament, pe lângă ofițerul de statmajor și de pionieri sau comunicații, toți inspectorii de mișcare, (sau sub-inspectorii ca delegați ai lor) din zona atribuită acelu comandament.

Art. 76. Comandamentele del linii ce cad în zona interioară sunt puse sub ordinele imediaie ale comisiunii superioare de căi ferate și vor avea următoarele principale atribuțiuni :

- 1) Să privegheze executarea întocmai a transporturilor preparate din timp de pace, sau ordonate în timpul războiului ;
- 2) Să vegheze la formarea trenurilor și amenajarea imediată a vagoanelor destinate pentru transporturile militare ;
- 3) Să se asigure că gările au fost evacuate de mărfuri și de ori ce ar putea aduce întârzieri în transportul trupelor ;
- 4) Să intervină pentru complectarea imediată a personalului de exploatare a căilor ferate, potrivit necesităților militare ;
- 5) Să stăruiască pentru amenajarea și alimentarea cu apă a gărilor unde vor trebui organizate halte cină, halte de adăpat etc.

Art. 77. Toate ordinele și instrucțiunile comisiunii superioare de căi ferate, sau ale statmajorului general privitoare intereselor militare, sunt transmise direct comandanților militari de linii.

Toate ordinele cu caracter tehnic se transmit de Direcțiunea generală a căilor ferate române inspectorilor de mișcare.

### *Comandamente de gări*

Art. 78. În gările ce se vor fixa încă din timp de pace de către comisiunea superioară de căi ferate se vor instala comandamente de gări, ca organe locale de execuție a comandamentelor de linii, de care vor depinde direct.

Aceste comaudamente de gări se vor compune din :

Un comandant militar al gării, ofițer din activitate sau rezervă ;

Șeful gării, funcționar civil din serviciul căilor ferate române ;

Un personal militar și civil inferior, după trebuință.

Art. 78. Comandamentele de gări, au următoarele îndatoriri :

- 1) De a priveghea la executrea întocmai a transporturilor militare ordonate ;
- 2) A lua măsuri locale spre a înlesni îmbarcarea și debarcarea oamenilor și materialului ;
- 3) A asigura un debit suficient de apă necesară, atât trupeiilor care trec, cât și serviciului curent al căilor ferate ;
- 4) A menține ordinea și a face poliția în gară pe timpul staționării trenurilor ;
- 5) A veghia, la buna stare a liniei și lucrărilor de artă pe toată zona atribuită gării ;

6) A alimenta, în unele cazuri, după ordine speciale, trupele ce trec, cu hrană sau furagiu.

Art. 80. În principiu, comandantul militar al unei gări este șeful militar al întregului personal al gării, căruia toți îi sunt subordonanți, chiar în cea ce privește chestiunile tehnice, când circumstanțele impun comandantului militar de a lua, sub răspunderea sa, oare cari măsuri speciale. În aceste cazuri excepționale, ordinul comandantului militar trebuie să fie dat în scris.

Art. 81. În gările unde nu se crede necesară instalarea unui comandament militar, șeful stațiunii reprezintă el însuși acest comandament și rămâne investit cu toate îndatoririle și atribuțiunile arătate la art la art. 79.

El are calitate, în acest caz, de a lua toate măsurile de poliție necesare pentru a asigura transportul în bune condițiuni.

Comandanții trupelor sunt ținuți a se conforma indicațiunilor ce le vor fi date de șefii de stațiuni în acest scop.

Art. 82. În momentul mobilizării, comandanții militari de gări sau șefii de gări, primesc documentele militare și tehnice relative la execuțiunea serviciului care îi privesc.

### § 13

#### *Serviciul de căi ferate pe zona armatei*

Art. 83. Toate transporturile pe liniile de căi ferate în zona armatei cad în atribuțiunile comandantului general al etapelor.

Art. 84. Comandantul general al etapelor se ține în relațiune constantă și zilnice cu ministerul de războiu (Statmajorul general) în scop de a asigura coordonarea transporturilor din zona armate pe zona interioară și vice-versa.

Art. 85. Executarea transporturilor ordonate de comandantul general al etapelor pe liniile aflate în zona armatei, este încredințată serviciului căilor ferate dela etape.

Șeful serviciului de căi ferate dela etape este ajutat de un funcționar superior delegat de direcțiunea generală a căilor ferate și de comandantul trupelor de căi ferate. Acesta din urmă este însărcinat cu conducerea serviciului pe căile ferate din zona de operațiune și poartă titlul de *șef al serviciului de căi ferate militare*.

Personalul militar și tehnic necesar funcționării regulate a serviciului căilor ferate dela armată va fi hotărât de comisiunea superioară de căi ferate pe cât va fi posibil încă din timp de pace. Per-

sonalul militar este luat din trupele de căi ferate ale armatei sau din rezervele acestor trupe.

Personalul tehnic va fi dat de Direcțiunea generală a căilor ferate și pe cît va fi posibil dintre ofițerii de rezervă alfați în serviciul acestei direcțiuni.

Art. 86. Toți funcționari civili a căilor ferate aflați sau aduși astfel pe liniile ferate dela armată sunt considerați ca făcînd parte din armata de operațiuni și ca atare vor fi supuși tuturor regulelor de disciplină prevăzute de regulamentele militare justițiabili de de tribunalele militare. Ei sunt ținuți a purta în permanență uniforma lor specială (numai personalul executiv al exploatării : mișcare, tracțiune și întreținere).

Art. 87. Liniile ferate din zona armatei se împart în două :

1) Căile ferate militare puse sub autoritatea directă a șefului de căi ferate militare și cari încep dela armată spre interior pînă la gările cap de etapă ;

2) Căile ferate dela etape puse sub autoritatea directă a șefului serviciului căilor ferate dela etape și cari încep dela gările cap de etapă și se termină la linia de demarcație.

Art. 88. Șeful serviciului căilor ferate dela etape are direcțiunea generală a serviciului căilor ferate din zona armatei.

Art. 89. Conform ordinelor și instrucțiunilor primite dela comandantul general al etapelor, șeful serviciului de căi ferate dela etape stabilește și adresează comandamentelor de linii toate instrucțiunile necesare relative la organizarea serviciului și care n'ar fi prevăzute prin acest regulament.

Art. 90. *Comandamente de linii.* Se înființează unul sau ma multe *comandamente de linii* în circumscripțiunile ce se vor fixa de către comandantul general al etapelor și cu personalul prescris la art. 75.

Art. 91. Atribuțiunile acestor comandamente de linii sunt în tocmai ca acelea ale comandamentelor de linii după zona interioară.

Ele sunt imediat subordonate șefului căilor ferate dela etape.

Art. 92. *Comandamente de gări.* În gările ce se vor indica de comandantul general al etapelor, se vor instala comandamente de gări cu aceeași compunere și aceleași atribuțiuni ca comandamentele de gări din zona interioară.

Pe liniile militare, fiecare gară va avea un comandament militari

Art. 93. În gările după zona etapelor, unde nu se va crede

necesară instalarea unui comandament militar de gară, șeful stațiunii rămîne investit cu aceleași drepturi ca ale comandanților militari.

## § 14

### *Anunțarea transporturilor*

Art. 94. Toate regulele prescrise la art. 30 și 31 sunt aplicabile și în timp de războiu cu excepțiunile următoare ;

1) Anunțarea nu va avea loc cînd transporturile vor fi pregătite chiar în timp de pace ;

2) Termenele prevăzute la art. 30 și 31 nu sunt obligatori în timp de războiu ;

3) Anunțurile și răspunsurile la anunț se dau în general telegrafic sau chiar verbal, consemnîndu-se însă cererea într'un registru anume al autorității care primește anunțul.

## § 15

### *Foi de drum*

Art. 95. Ori de cîte ori împrejurările nu se vor împotrivi, se liberează foi de drum întocmai după regulele și formele prescrise la art. 39 - 40 (44 - 48). Dacă nu se pot procura foi de drum se va urma ca la art. 44 (49), admițîndu-se chiar declarațiunea scrisă a comandantului trupei ce se transportă.

Art. 96. Oamenii chemați sub drapel împreună cu caii lor de serviciu, se pot imbarca la stațiunea ce li s'a indicat după o simplă prezentare a ordinului de chemare. Cînd accidental ordinul de chemare va fi pierdut, simpla declarațiune a călătorului este de ajuns pentru a fi transportat pînă la gara cea mai apropiată unde se găsește un comandant militar, acesta cercetînd cazul, îl va autoriza să continue drumul sau nu.

## CAPITOLUL III

### **Pregătirea transporturilor din timp de războiu**

## § 16

### *Pregătirea transporturilor de mobilizare*

Art. 97. Transporturile de mobilizare vor fi pregătite și stabilite din timp de pace de Statmajorul general al armatei și comisiunea superioară de căi ferate (a se vedea § 1).

Art. 98. Lucrările pregătitoare pentru transporturile de mobilizare vor fi supuse aprobării ministerului de războiu. Aceste lucrări aprobate vor constitui «*planul general de transporturi pe timpul mobilizării*».

Art. 99. Comandamentele de corp de armată și comandamentele independente, vor primi confidențial dela ministerul de război, (Statmajorul general al armatei), toate amănuntele ce le sunt necesare a cunoaște din planul general de transporturi pe timpul mobilizării, spre a studia și lua din vreme măsuri pentru exacta aducere la îndeplinire în caz de mobilizare.

Acesste autorități vor raporta Statmajorului general al armatei, în timp de o lună dela primirea dispozițiilor din planul de transporturi de mobilizare, că s'au luat toate măsurile pentru executarea transporturilor de mobilizare.

## § 17

### *Pregătirea transporturilor de concentrare*

Art. 100. Pentru fiecare din cazurile posibile de război, se stabilește de statmajorul general, zonele respective de concentrare a fiecărui corp de armată, cum și modul cel mai nemerit de transport (cu calea ferată, pe jos sau pe apă).

Art. 101. Pe aceste baze se determină pentru fiecare unitate și pe fiecare zi, orariul și itinerariul trenurilor formate pentru transportul trupelor ce trebuiesc concentrate cu calea ferată.

Art. 102. Aceste lucrări stabilite în mod definitiv de comisiunea superioară de căi ferate, sunt supuse aprobării ministerului de război și vor forma «*planul general al transporturilor de concentrare*».

Art. 103. Toate dispozițiunile luate prin planul general de concentrare cari necesită o pregătire din timp de pace sunt comunicate comandamentelor de corpuri de armată și comandamentelor independente, cari stabilesc lucrările pregătitoare de execuție.

Îndeplinirea celor arătate mai sus se va raporta statmajorului general al armatei în termenul arătat la art. 99.

Art. 104. Direcțiunea generală a căilor ferate va pregăti lucrările necesare de execuție pentru mobilizare și concentrare prin delegații săi în biroul transporturilor din Statmajorul general al armatei.

Ăcesste lucrări aprobate de comisiunea superioară de căi ferate, vor fi păstrate de Statmajorul general al armatei, pentru a fi dis-

tribuite organelor de execuție în prima zi de mobilizare sau cînd se va ordonă de ministerul de război.

## § 18

### *Pregătirea transporturilor de reprovizionare și evacuare*

Art. 105. Transporturile de reprovizionare și de evacuare se pregătesc de ministerul de război și comandantul de căpetenie prin organele respective.

## CAPITOLUL IV

### **Măsuri pentru executarea transporturilor în timp de război**

Art. 106. Indată ce direcțiunea generală a căilor ferate române a primit dela ministerul de război modificarea decretului de mobilizare, va luă imediat toate măsurile necesare pentru a suspenda în total sau în parte transporturile, atît de călători cît și acele de mărfuri de mare și mică iuțeață, pe liniile indicate de ministerul de război.

Art. 107. Suspendarea transporturilor comerciale se va publică prin *Monitorul Oficial* și se va afișa în fiecare gară prin îngrijirea direcției generale a căilor ferate române. Publicațiunea va arată și termenul în cari proprietarii mărfurilor depuse în gări treuuiesc să le ridice.

Art. 108. Dacă administrația războiului nu crede necesar a suspenda cu totul transporturiie comerciale, atunci în publicațiunea sus menționată se va indică cari anume sunt trenurile de care poate uză publicul pentru transporturile de călători și de mărfuri.

Aceste trenuri, deși pot aveă o viteză superioară trenurilor militare, însă sunt considerate de un rang inferior trenurilor militare, și pot fi eventual oprite sau chiar înapoiate, dacă circumstanțele militare impun o asemenea măsură.

Art. 109. În gările hotărîte pentru formarea, oprirea sau sosirea trenurilor militare, mărfurile neexpediate sau sosite și ne retrase încă de destinatori sunt evacuate și pe cît se va putea camionate din oficiu, pe cheltuiala și riscul expeditorilor sau destinatorilor cari nu le-ar fi retras în termenul fixat prin publicațiunea din *Monitor*.

Comandanții de gări rechiziționează, la trebuință mijloacele de camionaj necesare, pentru acest scop. Această măsură nu se aplică mărfurilor adresate direct corpurilor de trupă și serviciilor militare.



Transporturile acestor mărfuri se urmează fără întrerupere pînă la destinație.

Art. 110. Pentru asigurarea mersului regulat al serviciului în gările hotărîte, pentru formarea, plecarea, pentru halte și sosirea trenurilor militare se va mări personalul de exploatare în raport cu necesitățile serviciului. Tot asemenea se iau măsuri pentru aprovizionarea în gările ce se vor găsi de cuviință, cu materiale necesare exploatării, precum: Punți și rampe mobile; Aparate de luminat (lanterne, felinare); Cărbuni, material de gresagiu; Putini de apă; Aparate telegrafice, etc.

Art. 111. Transporturile din timp de război se execută după un orariu special, «Libretul (orarul) de mersul trenurilor în timp de războiu». El se întocmește din timp de pace de comisiunea superioară de căi ferate.

Art. 112. Orariul militar intră în vigoare în prima zi a mobilizării orele 12 din zi după cum se vede în instrucțiunile date dela începutul libretului.

Art. 113. Sunt considerate tot ca transporturi militare, toate trimiterile de materiale și aprovizionări adresate armatei, chiar cînd aceste trimeteri s'ar efectua cu plată de persoane străine, cum antreprenori, comercianți, etc.

## § 19.

### *Transporturi de materiale ordinare*

Art. 114. În principiu, orice tren încărcat cu materiale sau proviziuni, trebuie să fie descărcat îndată ce sosește la stația de destinație, prin îngrijirea corpului sau depozitului destinatar. Dacă însă corpul sau depozitul căruia sunt adresate materialele nu pot procedea la descărcare, comandantul militar al gării sau în lipsă șeful stațiunii este dator a lua măsuri pentru a se descărca imediat vagoanele și a se înmagazona materialul. În asemenea cazuri, comandantul militar al gării sau șeful stațiunii poate cere comandantului de etape din localitate oameni de corvoadă sau trăsurile de rechiziție trebuincioase.

## § 20

### *Transporturi de explozibile*

Art. 115. Se înțeleg prin explosive pulberi de război de diferite categorii, proiectile încărcate, dinamită, etc.

Art. 116. Nu se va primi substanțe explosive pentru transpor-

tul pe căile de cit bine împachetate în lăzi, butoaie. etc. Un agent al gării de plecare, împreună cu agetul predător, va inspecta prealabil materiile explozibile ce sunt a se transpor.ă, refuzînd pe cele cari nu îndeplinesc aceste condițiuni.

Art. 117. În principiu, transporturile mai însemnate de munițiuni sau substanțe explozibile vor fi efectuate cu trenuri speciale, dînduli se o escortă de trupe în raport cu importanța transportului.

Art. 118. Materialele de această categorie nu vor staționă la gara de plecare sau de sosire, decît numai timpul necesar pentru îmbarcare sau debarcare, în care scop, comandantii sau șefii de gări respectivi, cum și autoritatea militară predătoare, sunt datori a luă toate măsurile pentru ca îmbarcarea și debarcarea să se facă în timpul cel mai scurt. Odată debarcate, munițiunile sau substanle explozibile vor fi imediat depărtate de gară sau immagazinate la locurile hotărîte pentru aceasta.

Art. 119. Vagoanele ce se vor întrebuiņa pentru asemenea transporturi vor fi din acele ce se închid bine, fără ferestre, cu arcuri suspendate și nu eșite de curînd din reparație. Pe podeala vagoanelor se va așeză mai întăiu o pînză sau scoartă, iar lăzile cu munițiuni sau materii explozibile nu vor fi așezate în picioare, ci culcate și depărtate una de alta spre a nu se lovi în timpul transporturilor. În general, vagoanele încărcate cu materii explozibile vor fi fără frînă și nu se vor așeză lingă un vagon cu frînă activă, dacă însă se va întrebuiņa, în caz de lipsă de vagoane fără frâne, un vagon cu frînă, acesta nu va fi ocupat, în care scop se va legă și plumbul.

Art. 120. În vagoanele în cari s'au îmbarcat munițiuni sau substanțe explozibile nu se mai poate încărcă alte obiecte, chiar dacă încărcătura nu ar ocupă decît o parte din vagon. Munițiunile de război se pot încărcă într'un vagon pînă la greutatea maximă ce poate primi vagonul.

Pulberile și diferitele explozibile în butoaie sau lăzi se pot încărcă pînă la 5.000 kilograme de vagon, fără a se socoti greutatea ambalagiului.

Art. 121. Fiecare vagon încărcat cu materiale explozibile va purtă în caractere groase inscripțiunea «Explosibil» și 2 fanioane negre cu litera P în alb. În caz cînd întregul tren conține explozibile, cele două fanioane vor fi așezate: unul la vagonul din cap, celălalt

la cel din coadă. În orice caz însă, între locomotivă și primul vagon cu explozibile, se va intercală 8 vagoane goale sau încărcate cu materiale sau trupe. În urma trenului se va lăsa de asemenea cel puțin 2 vagoane fără explozibile. Escorta va merge în vagoanele dinainte și din urmă; pe timpul opririlor, șeful escortei observă starea vagoanelor și previne pe șefulde tren de orice măsură va trebui luată pentru siguranța transportului.

Art. 122. Numărul maxim de vagoane încărcate cu munițiuni de război ce se va putea da unui tren, va fi determinat de profilul liniei, de puterea de tracțiune, precum și de condițiunile de siguranță, în ceea ce privește compunerea trenului, prescrise la art. 119 și 121. Mai mult de 10 vagoane încărcate cu explozibile (pulbere) dinamită, fulmicoton, etc., nu se va da la un tren. În nici un caz un tren destinat a transporta munițiuni de război sau explozibile nu va putea avea mai mult de 90 osii.

Art. 123. În stațiuni, manevra vagoanelor cu substanțe explozibile se va face cu brațele și nici odată cu mașina.

Art. 124. Dacă din orice cauză, un tren sau un vagon încărcat cu materii explozibile va trebui să rămână în o stație intermediară, el se va pune pe o linie moartă sub paza escortei sale.

Art. 125. Imbarcarea și debarcarea munițiilor explozibile se va face de obicei ziua. Comandanții respectivi ai gărilor vor lua măsurile ce vor crede mai nimerite spre a se înlătura orice accident sau explozie.

## §. 21

### *Transporturi de materiale incendiabile*

Art. 126. Pentru transportul materiilor incendiabile cum: petrol, spirt, etc., se vor păstra următoarele reguli:

Expedierea nu se va face decât în vagoane închise fără frină și vor așezate de preferință în a doua jumătate a trenului, sau separate de mașină cu cel puțin 6 vagoane; Finul și paie se vor transporta și în vagoane deschise, acoperindu-se cu mușamale sau pinze impermeabile, procurate prin îngrijirea gărei de plecare. Aceste materiale nu vor putea fi ținute în gările de plecare sau sosire decât timpul trebuincios pentru imbarcare sau debarcare. Vagoanele încărcate cu asemenea substanțe vor purta în caractere groase inscripțiunea «Incendiabil».

§ 22

Art. 127. Transporturile dela § 20 și 21 se vor face și în timp de pace după aceleași reguli

§ 23

*Organizarea transporturilor de evacuare a bolnavilor și răniților*

Art. 128. Transporturile de evacuare a bolnavilor și răniților pe căile ferate se efectuează după o înțelegere prealabilă între șeful serviciului sanitar al armatei și comandantul general al etapelor.

Art. 129. În timp de război în gările ce se vor hotărî de autoritățile militare se vor putea instala spitale de evacuare sau infermerlii, în localurile disponibile ale gării.

Art. 130. Spitalele de evacuare și infermerliile de gări sunt puse sub ordinele directe ale comandamentului militar al gării respective, în tot ce privește disciplina și serviciul interior al gării; în ceea ce privește serviciul medical ele sunt puse sub autoritatea serviciului sanitar al armatei.

CAPITOLUL V

**Protecțiunea și distrugerea căilor ferate**

§ 24

*Protecțiunea căilor ferate în timp de război*

Art. 131. La decretarea mobilizării sau chiar mai înainte, dacă ministerul de război crede de cuviință comunicațiile din întreaga țară sunt păzite prin trupe organizate întrădins.

Art. 132. Trupele însărcinate cu paza comunicațiilor organizate prin circumscripțiuni de recrutare, sunt luate din contingentele disponibile formînd unități pentru paza comunicațiilor. Aceste trupe vor avea în sarcina lor nu numai paza căilor ferate dar încă și aceia a celorlalte căi de comunicație. Pentru desprinderea trupelor cu paza comunicațiilor se vor face exerciții speciale pe timpul concentrărilor anuale.

Art. 133. Autoritățile administrative vor da tot concursul lor în caz de război pentru paza liniilor de comunicație.

Art. 134. Planul de pază al căilor de comunicație este înțocmit pentru fiecare circumscripțiune de comandantul respectiv, după ce a luat avizul verbal și înscris cu privire la punctele speciale ale căilor de comunicație, dela autoritățile respective.

Planul de pază al comunicațiilor astfel întocmit se va înalta corpului de armată spre aprobare. Acest comandament, întrunind lucrările tuturor circumscripțiilor, le înaintează confidențial ministrului de război (Statmajorului general al armatei).

Art. 135. Paza comunicațiilor din zona etapelor ce cade pe teritoriul național, continuă a se asigura de către aceleași trupe prevăzute la art. 132 care trec sub ordinele comandantului general al etapelor; iar paza acelor care cad pe teritoriul străin se asigură prin trupele de etape care se repartizează de către comandantul general al etapelor potrivit cu situațiunea.

Art. 136. Prin instrucțiuni de detaliu se va hotărî organizarea, echiparea și armamentul trupelor pentru paza comunicațiilor.

### § 25

#### *Măsurile de luat pentru siguranța trenurilor amenințate de detașamente inamice*

Art. 137. Pe părțile de linii expuse încercărilor inamicului, trenurile militare nu vor fi expediate decât după ce s'a primit avizul posturilor militare, cari au paza linii, cum că linia este liberă și în bună stare. Instrucțiunile date de comandantul general al etapelor trebuie să prescrie toate regulile de urmat în această privință atât de comandanții de transporturi, cât și de trupele sau detașamentele însărcinate cu paza căilor ferate.

Art. 138. Dacă se prevede că trenul ar putea fi atacat pe timpul mersului, comandantul trupei imbarcate ia în persoană direcția trenului; el este în drept în acest caz a prescrie toate măsurile de precauțiune impuse de circumstanțele militare. Șeful trenului și agenții săi (mecanici, conductorii, etc.) sunt în acest caz ținuți a se conforma ordinele comandantului militar. Trupa ia armele și se ține gata a sări din vagoane la cel dintâi ordin al comandantului ei.

Art. 139. Când se transportă material (munițiuni de război sau proviziuni) i se dă de ordinar și o escortă, a cărei forță depinde de importanța transportului. Această escortă ocupă de obicei vagoanele din capul trenului și se ține sub arme, gata de a descinde la cel d'ntii ordin. Comandantul unei asemenea escorte se conformă celor zise la art. precedent și are întocmai atribuțiunile unui șef de convoi.

§ 26

*Distrugerea căilor ferate și a lucrărilor de artă*

Art. 140. De regulă nici o lucrare de artă, după liniile de căi ferate, nu va fi distrusă sau scoasă din serviciu fără un ordin în scris al comandantului de căpetenie. Cînd acest ordin este dat, executarea lui intră în atribuțiunile direcțiunii căilor ferate dela armată, care îl aduce la îndeplinire fie prin trupele speciale de căi ferate, fie prin agenții tehnici ai liniilor ferate (mecanici, lucrători, etc.) ajutați de trupe sau locuitorii din localitate.

PARTEA III

**Reguli de observat în transporturile pe căile ferate  
în timp de pace și de război**

CAPITOLUL I

**Materialul rulant al căilor ferate române și modul său de  
amanajare pentru transporturile militare**

§ 27

*Dispozițiuni generale*

Art. 141. Materialul întrebuițat pentru transporturile militare se compune din totalitatea mașinelor și vagoanelor de care dispune administrația căilor ferate române pentru exploatarea liniilor lor.

Art. 142. În fiecare an, direcțiunea generală a căilor ferate va înainta ministerului de război (Statmajorului general al armatei, în urma cererii ce i se va face, o situație a întregului material rulant, pe categorii, aflat în serviciu și în construcție.

§ 28

*Întrebuițarea diferitelor categorii de vagoane aflate în  
serviciul căilor ferate române*

I Vagoanele de călători

Art. 143. La nevoie, se vor întrebuița toate vagoanele de călători : cele de clasa I și II pentru ofițeri și cele de clasa III pentru trupă.

În general, pentru vagoanele de clasa III, cînd oamenii au echipamentul pe ei, se socotesc 8 oameni pentru 10 locuri, în locurile indicate pe fiecare vagon sau compartiment.

## II. Vagoane de poștă, bagaje și manipulație

Art. 144. Se vor întrebuința de regulă pentru bagaje și material și numai la absolută nevoie pentru transportul oamenilor.

## III. Vagoanele de marfă acoperite

Art. 146. Vor fi întrebuințate pentru transportul oamenilor animalelor și materialului. La nevoie, vor fi utilizate și pentru transportul infanteriei, al tunurilor de munte și al mitralierelor. Pentru transportul oamenilor, vagoanele se amenajează cu bănci, așezându-se câte 50 oameni în vagoanele noi (seria Gr.) și 40 oameni în cele vechi.

Pentru transportul cailor, vagoanele se prevăd cu stanoage, așezându-se în fiecare :

6 cai de artilerie, cavalerie sau de ofițerr, 8 cai de ham, din cei dela artileria de munte, trăsurile de subsistență, de bagaje și chesoane de infanterie ; 6 vite mari ca boi, bivoli, etc.

În toate vagoanele. cai și vitele se așează în general paralel cu linia.

Art. 146. În scop de a se cunoaște în ori ce moment încăperea fiecărui vagon de marfă, administrația căilor ferate va lua măsuri ca pe fiecare vagon să fie însemnat, în mod permanent, numărul de oameni echipați sau cai ce se pot îmbarca în ele.

Art. 147. Vagoanele cari transportă trupele vor fi. pe cât posibil, luminate noaptea cu lanterne, procurate de trupe care se transportă.

Administrația căilor ferate va lua măsuri ca fiecare vagon să fie prevăzut cu un cîrlig pentru a ține lanterna și, dacă dispune, va procura și lanternele sale.

Art. 148. Dacă administrația căilor ferate române dispune de vagoane-grajduri speciale, pentru transportul cailor, ele vor fi întrebuințate de preferință pentru transportul cailor Majestății Sale Regale și ai membrilor familiei regale, ai ofițerilor și cailor nărași.

Art. 149. În caz de urgență și dacă lipsesc vagoane acoperite se vor transporta și în vagoanele descoperite cu pereți înalți.

Art. 150. Bagajele corpurilor, aprovizionările și materialul de tot felul se transportă în vagoane de bagaje sau de marfă acoperite. Se pot întrebuința în acest scop și vagoane descoperite, car însă vor fi prevăzute prin îngrijirea gării de plecare cu mușamale sau pînze impermeabile.

Art. 151. Fiecare vagon încărcat cu materiale sau munițiuni de război va fi închis și plumbuit de autoritatea gării de plecare și va purta o inscripțiune pe etichetă albă indicînd ;

1) Natura și greutatea încărcăturii ; 2) Gara de plecare ; și 3) Gara de destinație. Această inscripțiune va fi făcută pe o etichetă roșie, cînd vagoanele sunt încărcate cu explosive.

Art. 152. Vagoanele trebuiesc curățite și desinfectate, înaintea întrebuițării, prin îngrijirea administrațiunii căilor ferate.

#### IV. Vagoane descoperite (platforme)

Art. 153. Se întrebuițează pentru transportul tunurilor, che-soanelor și celorlalte trăsuri ale armatei.

Combi-nația de așezare a trásurilor pe platformă se va vedea în instrucțiunile asupra imbarcării și debarcării trupelor.

Vagoanele cu pereții înalți de 0m.80—1m.20 vor fi utilizate pentru transportul materialelor, lemnelor, etc. ; iar cele cu pereții mai înalți de 1m.20 pentru transportul vitelor și diferitelor ma-teriale.

Vagoanele lungi, seria L. s., se vor întrebuița pentru trans-portul materialului de pontonieri.

#### § 29

##### *Amenajarea vagoanelor pentru transporturile militare*

Art. 154. Pentru transportul oamenilor, vagoanele închise de marfă sunt prevăzute cu bănci (10 la vagoanele noi și 8 la cele vechi) și cu accesoriile necesare pentru instalarea lor.

Pentru transportul cailor, vagoanele închise de marfă sunt pre-văzute cu cîte două stanoage prinse în eclise.

Pentru transportul trásurilor fiecare vagon va fi prevăzut cu 14—16 pene.

Art. 155. Rechizitele se procură de administrația căilor ferate odată cu construirea vagoanelor.

Art. 156. Amenajarea vagoanelor pentru transporturile mili-tare se face de ordinar de personalul gării. Totuși, în cazuri urgente, cînd acest personal nu ar fi suficient, se poate face și de trupă, după indicațiunile personalului gării.

#### § 30

##### *Amenajarea vagoanelor sanitare permanente*

Art. 157. Toate instalațiunile cari constituiesc rechizitele de



amenajare a trenurilor sanitare permanente vor fi, în timp de pace, depozitate într-o magazie anume construită la spitalul militar central din București și în apropiere de gara de Nord. Această magazie va fi pusă în legătură cu liniile ferate ale direcțiunii căilor ferate române, astfel ca vagoanele sanitare să poată fi aduse și amenajate în această magazie.

Art. 158. Îndată ce se decretează mobilizarea, toate vagoanele seriei «Cd» destinate pentru formarea trenurilor sanitare permanente, care în timp de pace servesc la transportul călătorilor clasa III, vor fi imediat aduse la atelierul central din București și demontate.

După aceasta vor fi trimise la depozitul cu rechizitele sanitare unde sub direcțiunea șefului depozitului, vor fi montate de personalul tehnic al direcțiunii generale a căilor ferate, orientînduse după vagoanele model ce se găsesc complect amenajate din timp de pace.

Trupele sanitare ajută, la treauință personalul tehnic al căilor ferate la amenajarea vagoanelor.

Trenurile sanitare se pot forma și în timp de pace la manevre și alte ocazii, după cererea ministerului de război și fără a se da vreo despăgubire direcțiunii generale a căilor ferate, pentru montarea și demontarea vagoanelor sanitare, cînd numărul lor nu va fi mai mare de 28.

## CAPITOLUL II

### Materialul care servește la îmbarcarea și debarcarea cailor și a trăsurilor

#### § 31

##### *Diferite feluri de materiale pentru îmbarcare și debarcare*

Art. 159. Se deosebesc două feluri de materiale cari servesc la îmbarcarea și debarcarea cailor și ai trăsurilor :

- 1) Materiale permanente ;
- 2) Materiale improvizate.

Art. 160. Materialele pentru îmbarcare și debarcare se procură de direcțiunea generală a căilor ferate.

Art. 161. Trupele de asediu își vor procura singure materialul de îmbarcare și debarcare.

##### *Materiale permanente*

#### 1. Punți mobile (poduri volante)

Art. 162. Cînd îmbarcarea se face după cheiuri, ne servim pentru legarea cheiului cu vagonul, de punți mobile.

Aceste punți mobile mai servesc încă pentru legarea platformelor între ele pe la capetele lor cele mici.

Art. 163. O punte mobilă (fig. No. 1) se compune din :

Două șine de fier în formă de T (pe secțiune) și lungi de cîte 1 m. 50, terminate la capetele lor cu cîte o placă în formă de ghiară, care permite a le prinde la vagon.

Șease scinduri lungi de 0 m 70 și late de cîte 0 m 20, grosimea e de 0 m 05, așezate în curmeziș pe cele două șine de care se prind cu cîte două șurupuri de fier.

Cîte o tablă de fier la cele două capete, așezate și prinse în șurupuri de extremitățile în formă de ghiară ale șinelor de fier.

Dimensiunile unei punți mobile sunt ;

Lățime 0 m 70, lungimea 1 m 50.

Două punți mobile de acest fel, puse alături, servesc pentru îmbarcarea cailor, trebuie însă observat că aceste punți să fie bine alăturate și menținute astfel pe timpul îmbarcării.

Cînd este a se îmbarca trăsuri de orice categorie aceste două punți sunt așezate fiecare la o depărtare astfel, ca roțile trăsorei să treacă pe axul lor.

## 2. Scări mobile

Art. 164. Se întrebuițează pentru suirea în vagoane cînd îmbarcarea și debarcarea se face în afară de cheiuri și cînd se întrebuițează vagoane de marfă.

Scările vor fi în proporție de una la două vagoane.

## 3. Rampe mobile

Art. 165. Cînd îmbarcarea sau debarcarea urmează a se face afară de cheiuri pe liniile de garaj sau chiar în plină cale, ne servim de rampe mobile.

Sunt mai multe feluri de rampe :

A) Rampe mobile cu pereți și pe roate ;

B) Rampă mobilă cu grinzi de fier, demontabilă, adoptată în special pentru îmbarcările și debarcările transporturilor militare.

A Rampă mobilă cu pereți și pe roate

Art. 166. Această rampă se întrebuițează pentru îmbarcarea sau debarcarea cailor.

B. Rampă mobilă cu grinzi de fier.

Art. 167. Rampă mobilă se va întrebuița la îmbarcările și

debarcările materialului de război și al cailor, se va compune din următoarele piese :

1) Două grinzi de fier, șine dublu T. 160 m/m 80 m/m de 5 m. lungime, capătul de jos se termină în formă de talpă pentru a se așeza mai bine pe pământ, iar capătul de sus se termină în formă de cioc.

Grinzile sunt prevăzute fiecare cu câte 16 cîrlige din cari 8 fixe și 8 mobile, începînd de jos în sus, cu un cîrlig fix, celelalte alternînd.

Cîrligele au un joc în sensul vertical de 0 m 04 pentru ca să se poată întrebuița ca podeală și băncile din vagoanele de marfă amenajate pentru oameni.

2) 15 scînduri de brad de forma și dimensiunile băncilor din bagoanele de marfă amenajate pentru oameni ; 14 din aceste scînduri au dimensiunile : lungimea 2 m 285, lățimea 0 m 30 grosimea 0 m 04, iar a 15-a din lungime 1 m 30, lățime 0 m. 13 și grosimea 0 m 04. Această din urmă scîndură este destinată pentru capătul de sus al rampei și numai pentru vagoanele închise, ca să poată intra în lărgimea ușei în scop de a umplea golul între rampă și vagon evitîndu-se astfel accidente la îmbarcarea și debarcarea cailor.

Fiecare scîndură poartă pe o față câte o șipcă de stejar lungă de 1 m 10, lată de 50 m/m și groasă de 30 m/m. Aceste șipci servesc a împiedica alunecarea cailor la îmbarcare și debarcare.

3) Greutatea totală a rampei este de 560 kgr.

4) Cu această rampă se pot încărca greutateți pînă la 3.000 kgr.

Art. 168. Această rampă se poate mouta și demonta cu ușurință de o echipă de 8 oameni. Fiecare grindă de fier, dusă de 4 oameni, este așezată cu extremitatea în formă de ghiară pe vagon și cu cealaltă pe pământ. Departarea între cele două grinzi va fi de 1 m. 60 – 1 m. 90. Podeala se așează începînd dela partea superioară în jos, introducîndu-se câte două scînduri între cîrligele fixe. Scîndurile se fixează apoi în locul așezat întorcînd cîrligele mobile în sensul longitudinal. Scîndura cea mică se așează la urmă.

Demontarea se face prin mijloace inverse.

Art. 169. Rampa astfel montată, poate fi purtată dela un vagon la altul, de o echipă de 16 oameni.

Art. 170. De regulă fiecare gară va fi prevăzută în permanență cu asemenea rampe în număr cu atît mai mare cu cît cheiurile aflate în gară vor fi mai mici.

## § 32

### *Materiale improvizate*

Art. 171. Materialele descrise la § 31 pot fi adesea ori insuficiente pentru îmbarcarea sau debarcarea transporturilor militare sau chiar, în unele cazuri pot lipsi cu totul.

În aceste cazuri, ele se pot improviza din materialele ce s'ar găsi la îndemână în localitate, cum : şine de drum de fier, grinzi de lemn, scînduri, lemne, etc.

#### A. Punţi imobile improvizate

Art. 172. O punte mobilă improvizată se poate organiza din grinzi de lemn şi scînduri. Cînd ar lipsi timpul sau mijloacele pentru facerea acestor punţi, ne putem servi de scînduri scurte aşezate astfel ca roatele trăsurilor să calce pe ele în momentul introducerii în vagoane. Cînd depărtarea între chiu şi vagon nu trece de 0 m. 50, trăsurile pot fi îmbarcate chiar fără ajutorul punţilor mobile, dacă nu sunt încărcate cu muniţiuni explozibile.

#### B. Rampe mobile improvizate

Art. 173. O rampă mobilă se poate improviza din :

Două şine de drum de fier.

Un număr de 16—20 bănci, din cele cari servesc la amenajarea vagoanelor pentru transportul oamenilor.

Frînghii din acelea care servesc la legarea trăsurilor de platformă.

Art. 174. În localităţile unde s'ar găsi păduri în apropiere, se va putea încă improviza rampe mobile cu căluşi (capre).

## CAPITOLUL III

### **Compunerea şi mersul trenurilor. Relaţiuni între agenţii căilor ferate şi militarii transportaţi**

## §. 33

### *Compunerea şi formarea trenurilor*

Art. 175. Se va căuta, pe cît împrejurările permit ca fiecare tren militar special să conţină o unitate constituită, cum : batalion de infanterie, companie de geniu, escadron, baterie sau serviciu complet.

Numărul de vagoane ce trebuie să cuprindă fiecare din aceste trenuri depinde :

- 1) De condiţiunile tehnice ale liniei, de puterea maşinilor şi

de capacitatea vagoanelor ; 2) De efectivul trupei de transportat.

Art. 176. Vagoanele hotărîte să formeze un tren special militar sunt repartizate pe cît e posibil în ordinea următoare :

1) Un vagon de siguranță ; 2) Vagoanele de călători sau de marfă amenajate pentru trupă, cu vagoarele de ofițeri la mijloc ; 3) Vagoanele cu cai sau alte vite ; 4) Vagoanele platforme cu trăsuri.

Art. 177. Orice tren militar trebuie să fie format astfel în cît să poată fi pus în mișcare cu ușurință, fie într'un sens fie în altul.

Art. 178. Trenurile militare, formate de personalul gării, sunt aduse la cheiuri sau la locul de îmbarcare.

Art. 179. Comandantul militar al gării<sup>1)</sup> este obligat a da toate deslușirile necesare, ofițerului trimis de comandantul trupei ce urmează a se îmbarca, spre a recunoaște gara și trenul. Ofițerul va interveni la comandantul militar al gării pentru complectarea lipsurilor ce ar observa la amenajarea vagoanelor și la materialul pentru îmbarcare.

## § 34

### *Trenuri sanitare*

Art. 180. Transporturile de evacuare pentru bolnavii și răniții grav cari trebuiesc să meargă culcați, se fac de regulă prin trenuri sanitare permanente. În lipsă de material rulant special, sau pentru bolnavii și răniții mai puțin grav, se pot organiza trenuri sanitare improvizate.

## § 35

### *Trenuri sanitare permanente*

Art. 181. Trenurile sanitare permanente sunt compuse din vagoane speciale. Fiecare vagon poartă semnul convențiunii dela Geneva «Crucea Roșie», afară de aceasta pe primul vagon se arboarează fanionul convențiunii dela Geneva și un fanion național, (tricolor).

Art. 182. Vagoanele destinate pentru formarea acestor trenuri sunt de 5 categorii: 1) Vagoane pentru transportul răniților, fiecare vagon pentru trupă primește 8 paturi (tărgi), iar pentru ofițeri 4 ; 2) Vagoane-sufragerii ; 3) Vagoane bucătării ; 4) Vagoane pentru

---

1) Orice dispozițiune prescrisă pentru comandantul militar de gară se aplică, în lipsa acestuia, șefului de gară.

farmacii și operațiuni chirurgicale; și 5) Vagoane pentru efecte spitalicești.

Art. 183. Fiecare tren sanitar permanent se compune din cel mult 24 vagoane, dintre care 16 vagoane sanitare pentru transportul răniților, 4 vagoane cu instalațiuni speciale și 4 vagoane de marfă acoperite, luate din parcul căilor ferate române, fără instalațiuni speciale. Aceste vagoane, începând dela mașină spre coada trenului vor fi așezate astfel:

1) Un vagon de siguranță, cu frână, va fi din vagoanele bagaje, seria D, destinate pentru personalul trenului; 2) Un vagon pentru aprovizionare, luat din vagoanele ordinare de marfă acoperite, seria G. sau G. V; 3) Un vagon bucătărie (fără frână); 4) Un vagon sufragerie și sală de mîncare (cu frîna); 5) 16 vagoane sanitare, din care unul pentru transportul ofițerilor răniți, după tipul admis pentru soldați, însă cu 4 paturi, iar 15 cu cîte 8 paturi pentru soldații răniți. Dintre aceste 16 vagoane, cel puțin 4 vor trebui să fie prevăzute cu frîne. (Fiindcă balustradele dela platforma cu fusul frinei sunt fixe și nu permit încărcarea răniților pe la acest capăt al vagonului, se va observa ca nici odată două vagoane cu frînă să fie așezate unul după altul). 6) Un vagon farmacie și sală de operație (fără frînă); 7) Un vagon pentru efecte spitalicești (cu frînă); 8) Un vagon clasa I cu intercomunicațiune, destinat pentru comandantul trenului și personalul medical; 9) Un vagon de semnal.

Modul de amenajare al acestor vagoane a se vedea la partea III din acest regulament.

## § 36

### *Trenuri sanitare improvizate*

Art. 184. Trenurile sanitare improvizate se formează de preferință din vagoanele de marfă model nou (Gr.), fără frînă, cari vor fi amenajate cu concursul agenților căilor ferate. Când bolnavii sau răniții pot călători așezați pe scaun, se preferă a se întrebuița în acest scop vagoane de călători de diferite clase.

Art. 185. Trenurile sanitare improvizate sunt asimilate trenurilor de călători în ceea ce privește numărul și pozițiunea frînelor. Vagoanele de marfă cu frîne nu se vor întrebuița pentru transportul răniților.

Art. 186. Pe primul vagon al trenurilor sanitare se arborează fanionul convențiunii dela Geneva (Crucea roșie) și fanionul național

(tricolor). Deosebit de aceasta, pe fiecare vagon se așează o placardă sau pînză cu Crucea roșie.

Cînd trenurile, după ce au debarcat oamenii bolnavi sau răniți, sunt întrebuințate la alte transporturi, aceste semne sunt ridicate și nu vor rămîne decît pe vagoanele în cari se vor înapoia obiectele de amenajare ale acestor trenuri (tărgi, aparate de suspensiune, etc.).

Art. 187. Un tren sanitar improvisat se compune din cel mult 30 vagoane, din cari 24 sunt rezervate exclusiv pentru bolnavi și răniți, iar restul pentru personalul și materialul sanitar, cum și pentru efectele bolnavilor.

Ordinea în care vor fi așezate, începînd dela mașină spre coada trenului, va fi cea următoare :

1) Un vagon de siguranță ; 2) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 3) Un vagon pentru efecte spitalicești ; 4) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 5) Un vagon clasa I sau a II a pentru personalul medical (medici), etc. ; 6) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 7) Un vagon de aprovizionare ; 8) Șease vagoane de bolnavi și răniți ; 9) Un vagon pentru personalul militar (trupă, etc.) ; 10) Un vagon de semnal.

Art. 188. Cînd nu se dispune de timp, comandantul general al etapelor poate autoriza transportul bolnavilor și răniților ușor, pe distanțe scurte, chiar cu un tren servit la transportul de trupe, așa cum este format și cu amenajare sumară.

## § 37

### *Mersul trenurilor, orare, halte*

Art. 189. În timp de pace, mersul trenurilor speciale militare este întocmit de autoritățile competente ale căilor ferate române, ținîndu-se seamă, pe cît posibil, de indicațiunile date de autoritățile militare în drept. Luțea maximă a trenurilor militare, compuse din mai mult de 24 vagoane este de 25—30 *km. pe oră*.

Art. 190. Pentru orice tren militar, șeful gării de plecare trimite orariul mersului trenului comandantului trupei ce se transportă, cu cel puțin 24 ore înainte de plecare. Cînd nu se dispune de acest timp, orariul se va da dela gară.

Art. 191. În afară de oprire necesitate de serviciul tehnic al trenurilor, se vor mai prevedea halte (opriri) pentru trebuințele oamenilor și cailor. Aceste halte sunt, pe cît se poate, combinate cu opririle tehnice și cuprind :

a) *Halte-cină sau de aprovizionare*, cu o durată de cel mult o oră și se dau pe cât posibil în timpul zilei. În timpul acestei halte se aprovizionează trupele cînd au isprăvit hrana și se distribuie furajul. Aceste halte se dau în mod excepțional, fiecare trupă ce se transportă trebuind a lua măsuri spre a nu avea nevoie de reprovizionare pe timpul mersului ;

b) *Haltele de adăpat*. Se dau cel puțin două halte de cite o oră în 24 ore și pe cât posibil la timpul din zi cînd trebuie adăpați caii :

c) *Halte de transbordare* au loc numai atunci cînd trupele și materialul trebuie să schimbe trenul, din cauza întreruperii momentane a circulației, a deosebirii de cale, etc. ;

d) *Halte de repaos* sunt opriri scurte de la 10 - 15 minute ce se dau la intervale minime de 2 ore pentru trebuințele oamenilor.

Art. 192. Opririle unui tren sanitar sunt mai dese și de o durată relativ mai mare de cât la trenurile militare ordinare, pentru ca serviciul medical să se poată îndeplini mulțumitor.

### § 38

#### *Relațiuni generale între agenții căilor ferate și militarii transportați*

Art. 193. Relațiunile generale între agenții exploatațiunii căilor ferate cu șeful trupei îmbrăcate, se bazează pe observarea unui întreit principiu :

1) Agenții căilor ferate nu se vor amesteca, sub nici un cuvînt, în chestiunile de disciplină militară ;

2) Șeful trupei îmbarcate nu trebuie să intervie cituși de puțin în cea ce constituie operațiunile tehnice de formarea și conducerea trenului ;

3) Atît autoritatea militară cît și agenții căilor ferate sunt ținuți a-și da reciproc tot concursul, cînd va fi cerut de unul din ei în interesul executării transportului, în bune condițiuni.

Art. 194. La gara de plecare și cel puțin cu o jumătate de oră înainte plecării trenului, șeful trupei de transportat va face să se prezinte șefului gării foaia de drum sau actele prevăzute la art. 44, (49), în baza cărora urmează a se efectua transportul după ce lea complectat sau corectat cu indicațiunile necesare.

Art. 195. Operațiunile de îmbarcare la plecare și de debarcarea la sosire, se efectuează sub ordinele șefului detașamentului.

Direcțiunea trenului pe timpul mersului pînă la sosire apar-



ține exclusiv șefului de tren, cu excepțiune de cazul prevăzut la art. 138.

Art. 196. În gări, ofițerii nu pot da ordine agenților gării și orice cereri sau reclamațiuni se vor adresa prin șeful trupei îmbarcate, șefului de gară respectivă. De asemenea agenții gărilor trebuie să se adreseze inclusiv numai șefului militar al trupei ce se transportă.

Art. 197. La fiecare oprire șeful de tren anunță pe comandantul trupei de ordină exactă a opririi pentru ca acesta să poată lua măsuri, fie pentru coborîrea oamenilor din vagoane fie pentru a împiedica coborîrea.

#### CAPITOLUL IV

##### Sosirea trupei la gară și îmbarcarea

##### § 39

##### *Sosirea trupei la gară*

Art. 198. Trupa ce trebuie să se îmbarce va trebui să sosească completă la locul hotărît pentru îmbarcare și în termenul următor :

Infanteria și trupele de pionieri și comunicații cu o oră, cavalerie și artilerie cu două ore înainte de ora plecării. Coloanele de munițiuni, pontonierii, coloanele de subsistență și ambulanțele vor fi la gară cu 3 ore înainte de plecare.

Dacă îmbarcarea se face afară de cheiuri prin ajutorul ram-pelor mobile, trupele și serviciile vor trebui să sosească la gara de plecare cu o oră mai înainte ca timpul arătat mai sus.

Aceste termene sunt absolute și nu se vor abate de cît pe răspunderea comandantului unității ce se îmbarcă în cazuri cu totul excepționale și bine justificate.

Comandantul militar al unei gări poate desființa sau întrebuiința la alte transporturi trenul unei trupei se nu ar sosi în termenul indicat mai sus.

##### § 40

##### *Î m b a r c a r e a*

Art. 199. Prescripțiunile pentru îmbarcarea trupelor variind în raport cu materialul rulant, cu materialul de războiu precum și cu deprinderea trupei cu această operațiune, regulile de îmbarcare se vor stabili prin instrucțiuni ministeriale

Îmbarcarea se va face la cheiuri sau în plină cale, prin ajutorul rampelor mobile, cînd cheiurile lipsesc sau sînt insuficiente.

## § 41

### *Personalul însărcinat cu îmbarcarea și debarcarea materialului și cu manevrele prin gări*

Art. 200. Bagajele neînsoțite sînt încărcate și descărcate prin îngrijirea personalului gărilor. Bagajele corpurilor vor fi îmbarcate debarcate de oamenii de corvoadă necesari, luați din trupa ce se îmbarcă.

Art. 201. Caii, trăsurile și materialul de războiu se îmbarcă și debarcă de autoritatea militară cu concursul personalului gărilor.

Art. 202. Proptirea și legarea trăsurilor cu frînghii cade în sarcina autoritățile militare. Șeful de gară sau agenții săi se asigură numai că legarea este bine făcută și poate cere a se completa, de va fi nevoie.

Art. 203. Manevrarea vagoanelor în gări, prinderea și desprinderea lor sînt făcute exclusiv de personalul gării. Dacă însă, după arătările șefului de gară, ar lipsi mijloacele necesare pentru ducerea vagoanelor pe distanțe scurte la locul de îmbarcare autoritatea poate da oamenii necesari.

Art. 204. Vagoanele odată încărcate, nu pot fi puse în mișcare pînă ce șeful gării sau agenții săi nu vor verifica dacă pot trece astfel încărcate sub gabarit.

## CAPITOLUL V

### **Reguli pentru mersul trenului și opririle prin stațiuni. Debarcarea**

## § 42

### *Măsuri de siguranță*

Art. 205. Măsurile relative la siguranța trenurilor, sînt cele prescrise în regulamentele speciale ale exploatațiunii căilor ferate române, cu modificările stipulate prin prezentul regulament.

## § 43

### *Alimentarea și timpul transportului*

Art. 206. Ofițerii și asimilații lor cînd călătoresc însoțind detașamentele, vor beneficia în bufetele și restaurantele de prin gări,

de aceleași reduceri ca și personalul căilor ferate, justificînd calitatea lor prin ordinul de serviciu.

Ofițerii din comisia superioară de căi ferate, dela biourul transporturile și acei din comisiunile militare de studii după liniile căilor ferate vor beneficia în bufetele și restaurantele de pregătiri de aceleași reduceri ca și personalul căilor ferate, prezentînd în acest scop permisele de liberă circulație permanente pe căile ferate.

Art. 207. În gările halte cine sau de adăpat, comandanții vor îngriji ca să se găsească apă de băut și adăpat necesară oamenilor și cailor cari trec prin acele stațiuni, în care scop se va pune în acele stațiuni hîrdaie sau putini cu apă, distribuite dealungul cheiului unde se va opri trenul. Pe timpul căldurilor mari se va lua măsuri ca să se distribuie apă chiar la vagoane.

Art. 208. În timp de război, dacă va fi necesar a se procura hrana și furajul trupelor chiar pe timpul transportului, se vor organiza în gările alese cu halte-cine, cantine de gări pentru procurarea hranei și furajului trupelor în trecere. Acest mod de hrănire a trupelor va fi cu totul excepțional.

Art. 209. Cantinele de gări vor fi puse sub direcțiunea imediată a comandantului militar al gării și vor fi administrate în regie sau prin antreprenori.

Art. 210. Comandantul detașamentului, care se găsește în situațiunea de a se alimenta pe timpul transportului, va anunța telegrafic cu 8 ore înainte pe comandantul gării respective, arătînd ziua și ora cînd va trece. Plata ce va face direct către antreprenorul cantinei sau către furnizori, fie imediat în gară și în numerar, de către șeful detașamentului, fie prin liberare de bonuri.

#### § 44

#### *Sosirea trenului în gara de destinație*

Art. 211. Comandantul unei gări, care este anunțat de sosirea unui tren militar, trebuie să ia toate măsurile necesare ca trenul să poată fi oprit pecît posibil chiar dinaintea cheiului sau locului de debarcare astfel ca debarcarea să poată începe imediat.

Art. 212. Dacă sosirea are loc noaptea, cheiurile de debarcare sunt luminăte prin îagrijirea șefului gării de sosire.

Art. 213. Cînd destinațiunea unui transport militar a fost modificată pe timpul mersului, comandantul trupei este încunoștiințat din vreme de comandantul militar al gării unde se găsește trenul spre a da ordinele necesare.

Art. 214. La sosirea în gara de destinație, comandant militar al gării dă comandantului trupei toate indicațiunile relative la debarcare, arată piața de așteptare în vecinătatea gării unde se va putea forma trupa.

Art. 215 Timpul maxim ce se poate acorda unei trupe pentru efectuarea debarcării, va fi :

Infanteria și trupele de pionieri și comunicații o jumătate de oră cînd debarcarea se face pe cheiuri, cu rampe mobile.

Cavaleria și artileria, o oră pentru debarcarea cu cheiuri și o oră și jumătate pentru debarcarea fără cheiuri.

Coloanele de munițiuni, pontonierii, ambulanțele, parcuri, etc., o oră și jumătate pentru debarcarea fără cheiuri.

Timpul astfel acordat pentru debarcare este absolut. Comandantul unei trupe trebuie să nu piardă din vedere că orice tren sosit în gară și nedescărcat la timp este o piedică pentru celelalte trenuri care îl urmează. Ca atare, el este dator să ia toate măsurile pentru asigurarea debarcării înainte de termenul fixat.

În cazul cînd o trupă nu ar fi putut termina debarcarea întregului său material în termenul fixat, comandantul militar al gării în înțelegere cu șeful gării poate dispoza ca trenul sau vagoanele rămase nedescărcate să fie trecute pe o altă linie disponibilă spre a face posibilă intrarea la timp în gară, a trenului următor.

Art. 216. Îndată ce comandantul trupei a primit dela comandantul militar al gării indicațiunile prescrise la art. 214, dă ordin să se recunoască imediat cheiul de debarcare și drumul care conduce la piața de adunare.

## § 45

### *Debarcarea*

Art. 217. Se va efectua după prescripțiunile date prin instrucțiunile ministeriale.

Debarcarea se va face la cheiuri, sau în plină cale prin ajutorul rampelor mobile, cînd cheiurile lipsesc sau sunt insuficiente.

## § 46

### *Transbordări (schimbări de trenuri)*

Art. 218. În principiu, în transporturile militare se evită pe cit este posibil transbordările, mai ales la trupele însoțite de cai și trăsurile numeroase.

Cu toate acestea, sunt cazuri cînd aceste transbordări trebuie neapărat executate, cum :

1) Cînd este de a se trece de pe o linie îngustă sau largă pe o linie normală și viceversa ;

2) Cînd unul sau mai multe vagoane s'ar fi deteriorat în timpul mersului ;

3) Cînd linia ar fi intreruptă accidental.

În aceste cazuri debarcarea și reîmbarcarea se va face prin ajutorul mijloacelor locale.

#### § 47

*Măsuri de luat cînd trebuie să se imbarce sau să se debarce în aceeași gară mai multe trupe`*

Art. 219. Cînd din aceeaș gară urmează să plece două sau mai multe trenuri militare la intervale mai scurte de cît cele fixate, pentru îmbarcare (art. 198) se vor lua următoarele măsuri :

1) Se va hotărî fiecăreia din trupele ce trebuie să imbarce în acelaș timp, cîte un cheiu separat ;

2) Cînd lipsesc cheiuri suficiente se vor rezerva aceasta trupelor călări (de preferință artileriei) iar trupele pe jos vor fi imbarcate pe liniile de garaj.

Aceleaș reguli vor fi observate cînd în aceeaș gară urmează să fie debarcate în acelaș timp, două sau mai multe trenuri militare la intervale mai scurte decît cele fixate la art. 215.

#### § 48

*Plecarea trupelor*

Art. 220. Înainte de a părăsi cheiul de debarcare comandantul trupei face să se inspecteze trenul de un ofițer însoțit de un subofițer și de un agent al gării, spre a se ridica obiectele uitate și a se constata pierderile sau stricăciunile aduse vagoanelor pe timpul transportului.

În caz de se constată asemenea pierderi sau stricăciuni, comandantul militar al gării face să se dreseze proces-verbal în triplu exemplar care se va semna atît de șeful gării cît și de comandantul trupei transportate.

Un exemplar din acest proces-verbal se va opri de comandantul trupei, unul de șeful gării și al treilea de comandantul militar al gării, cari îl va înainta autorităților superioare.

Art. 221. În principiu este oprit ca o trupă să rămână pe piața de așteptare mai mult decît timpul strict necesar pentru debarcarea cailor și trăsurilor sale

Cu toate acestea, cînd din cauza întinericului (noaptea) sau cînd trebuie a se întruni cu alte trupe din aceeași unitate, care ar sosi mai tirziu cu alte trenuri, se poate admite ca o trupă să stea mai multe ore pe piața de așteptare. În acest caz comandantul militar al gării este ținut ca, în unire cu comandantul trupei sosite, să aleagă ca piața de așteptare o localitate destul de depărtată de gară, pentru a nu se produce îngrămădiri de trupe și material în timpul debarcărilor succesive a trenurilor ce vor mai sosi.

## CAPITOLUL VI

### Exercițiile pe căile ferate în timp de pace

#### § 49

##### *Reguli generale*

Art. 222. În fiecare an corpurile de trupă de toate armele și serviciile vor executa exerciții de îmbarcare și debarcare.

Se deosebesc două feluri de exerciții :

- 1) Exerciții pregătitoare ;
- 2) Exerciții întrunite.

Art. 222. Comandanții de corpuri și șefii de servicii vor da cea mai mare îngrijire acestor exerciții dela care atîrnă regulata executare a transporturilor pe căile ferate.

#### § 50

##### *Exerciții pregătitoare*

Art. 224. Aceste exerciții au de scop instrucția individuală de îmbarcare și debarcare a oamenilor, cailor și trăsurilor.

Ele se fac sub conducerea ofițerilor.

Art. 225. Pentru executarea acestor exerciții se vor cere șefilor de gări din localitate, cu două zile înainte, a se pune la dispoziția trupelor două vagoane acoperite cu rechizitele pentru oameni și cai și un vagon platformă.

Ele vor avea loc în luna Aprilie, se vor executa în ținuta de campanie, și se va căuta a nu se aduce vreo jignire în exploatarea cailor ferate.

Exercițiile de îmbarcare și debarcare se vor face la cheiuri și prin ajutorul rampelor mobile atît ziua cît și noaptea.

## § 51

### *Exerciții întrunite*

Art. 226. Numai după ce oamenii și caii au fost bine deprinși cu mecanismul îmbarcării și debarcării se va putea trece la exercițiile întrunite. Aceste exerciții se fac pe cât e posibil cu efective de război sub conducerea comandanților de corpuri și șefilor de servicii. Oamenii sunt în ținuta de campanie, iar trăsurile cu încărcătura regulamentară.

Art. 227. Exercițiile întrunite se vor executa dela 1 Maiu pînă la 15 Iunie inclusiv, căutîndu-se a nu se aduce vreun prejudiciu administrației căiei ferate.

Pentru aceste exerciții se vor avea în vedere următoarele reguli :

1) Numărul de ședințe de fiecare corp de trupă se fixează astfel :

a) Pentru trupele de infanterie, pionieri, comunicații și cavalerie, trei ședințe, din care una de noapte ;

b) Pentru trupele de artilerie, coloanele de munițiuni, ambulantele și celelalte servicii, patru ședințe, din care două de noapte.

În fiecare ședință exercițiile se vor face de regulă la cheiuri și în limitele posibilității la o anumită linie de garaj din stațiuni. Exercițiile în cale curentă se vor putea face numai pe liniile cu circulație redusă și numai în timpul și la locurile ce se vor fixa, după prealabilă înțelegere cu organele în drept ale căilor ferate române.

2) Numărul de vagoane de care corpurile vor putea beneficia pentru fiecare din aceste ședințe, se fixează astfel :

a) Un regiment de infanterie, două vagoane pentru oameni, trei vagoane pentru cai și două vagoane platforme ;

b) Un batalion vînători sau infanterie : un vagon pentru oameni, două vagoane pentru cai și două vagoane platforme ;

c) Un regiment de artilerie : două vagoane pentru oameni, 5 vagoane pentru cai și 5 vagoane platforme ;

d) Un regiment de cavalerie : un vagon pentru oameni, 5 vagoane pentru cai și 5 vagoane platforme.

Toate aceste vagoane vor avea rechizitele de amenajare necesare.

3) Pentru punerea la dispoziție a vagoanelor necesare, comandantii de corp de armată și șefii de servicii se vor adresa în scris direct șefilor de gări din localitate, fără a mai fi nevoie de vreo altă intervenire la autoritățile superioare.

4) Cererea vagoanelor necesare va trebui tăcută cu cel puțin

5 zile înainte de ziua fixată pentru începerea exercițiilor și va trebui să arate precis : numărul ședințelor, al vagoanelor necesare și zilele în care va avea loc.

5) Orele pentru executarea acestor exerciții, cheiurile și liniile de garaj unde ele vor avea loc, vor fi fixate după înțelegerea între șeful gării și un ofițer delegat de comandantul trupei, astfel ca să aducă nici o perturbare exploatarea ordinare a căilor ferate.

În timpul exercițiilor de noapte, mijloacele de iluminat, se vor procura de autoritatea militară. (Felinarele obișnuite ale trupelor).

6) Primirea și predarea vagoanelor și rechizitelor se va face prin procese-verbale în dublu exemplar.

Stricăciunile făcute de trupe vor fi desnăgubite de corpul sau serviciul respectiv din fondul mesei generale de întreținere, după tariful în vigoare.

7) În gările unde s'ar dispune de locomotive pentru manevră șefii trupelor pot cere șefilor de gări punerea în mișcare a trenurilor pe distanțe scurte pe liniile de garaj, pentru a se putea observa dacă felul cum s'e imbarcat trăsurile nu prezintă vreun inconvenient. Șefii gărilor vor satisface aceste cereri numai întrucât aceasta nu ar aduce vreo perturbare serviciului regulat de exploatare.

8) Pe timpul exercițiilor din gări, comandanții trupelor sunt ținuți a face să se observe întocmai consemnele ce le vor fi comunicate de șefii gărilor pentru buna ordine, paza materialelor din gări și evitarea accidentelor, așezînd în acest scop garde de poliție trebuincioase.

9) Trupele vor evacua gara îndată după expirarea termenului fixat pentru aceste exerciții.

Art. 228. Exercițiile pe căile ferate vor fi conduse astfel, ca la terminarea lor trupă să poată executa imbarcarea și debarcarea la cheiuri sau în plină cale atât noaptea, cât și ziua în cea mai perfectă ordine, fără strigăte și dezordine.

#### *Exercițiile intrunite pe liniile ferate militare*

Art. 229. În garnizoanele mari unde s'ar găsi linii ferate militare, comandanții de corpuri de armată respectiv pot autoriza o parte din corpuri să facă exercițiile de imbarcare și debarcare pe aseste linii și cu matetialul rulant al autorității militare respective

Cererea de vagoane se va face către autoritatea care are supravegherea și întreținerea liniei și după normele prescrise la articolul 227.



În caz cînd lipsește materialul rulant necesar se va cere dela gara din localitate de către autoritatea militară de care depinde linia militară.

## CAPITOLUL VII

### § 52

#### *Dispozițiuni finale*

Art. 230. Toate dispozițiunile prevăzute în prezentul regulament, privitoare obligațiunilor direcțiunii generale a căilor ferate române se vor aplica și direcțiunilor căilor ferate militare, județene sau private existente, sau care se vor coustrui în viitor.

Această prescripțiune se va prevedea în contractele sau concesiunile prin care se autorizează construcțiunea liniilor ferate române.

Art. 231. Toate chestiunile de detaliu relative la aplicarea regulamentului de față, vor fi regulate prin instrucțiuni ministeriale date de către ministerul de războlu sau de lucrări publice, după cum ele privesc pe autoritățile militare sau pe direcțiunea generală a căilor ferate române.

Art. II. Toate dispozițiunile contrarii regulamentului de față sunt și rămîn desființate.

Art. III. Miniștrii Noștri secretari de Stat la departamentele de războiu și lucrări publice sunt însărcinați cu executarea acestui decret.

Dat în București, la 1 Aprilie 1911.

CAROL

Ministrul de războiu  
N. Filipescu

Ministrul lucrărilor publice  
B. Delavrancea

## COMUNICARI

### Direcțiunea generală a căilor ferate române

Se aduce la cunoștința generală că publicațiunea No. 12.365/10.719 C<sup>2</sup> din Februarie 1908, relativă la taxa de transport redusă pe C.F.R. și la scutirea taxei pentru efectuarea operațiunilor vamale, pentru lemnele de construcție și de lucru, inclusiv cheresteaua, ce se expediază din Bucovina și Galiția la Galați, Brăila și Constanța, pentru export pe mare, se

revoacă dela  $\frac{18 \text{ Iulie}}{1 \text{ Iunie}}$  a. c.

Se observă însă că taxa de transport redusă, ce a fost prevăzută în zisa publicație, este cuprinsă în tariful direct de tranzit din Bucovina pentru export pe mare, prin mențiunile trei porturi, a trunchiurilor de arbori și a lemnelor rotunde, mai lungi de 2,5 m și a cherestelei, toate acestea dacă nu sunt de stejar.

Ad. No. 23.313,6.689 C<sup>2</sup>.

1911, Maiu 10 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că : Transporturile ce se vor preda spre expediere în stațiunile Brazi, Valea-Călugărească și halta Teleajen, apoi cele predate în stațiunile liniei Ploești-Predeal, cu ramificațiunile Bucla-Slănic și Cîmpina-Dofana, la toate stațiunile liniilor : Slobozia-Ciulnița-Călărăși și Ciulnița-Constanța, se vor îndruma și taxa pe distanța cea mai scurtă, rezultată prin combinația cu linia Ploești-Slobozia.

Distanțele respective pînă la aparițiunea unui supliment la indicatorul chilometric, se vor stabili în modul următor :

Se vor lua, după indicatorul kilometric, distanțele pînă la Ploești, precum și dela Slobozia înainte, și la suma lor, se va adăoga și distanța Ploești-Slobozia, conținută în ordinul și publicațiunea No. 21.699/8.197 C<sup>2</sup> din 4 Aprilie 1910, care este de 117 kilometri.

Așa de exemplu, dela *Cîmpina* la *Constanța (oraș)*, vom avea :

Distanța din indicatorul chilometric dela Cîmpina la Ploești = 36 kilometri ; distanța din indicatorul chilometric dela Slobozia la Constanța = 138 kilometri ; distanța din ordinul și publicațiunea sus citată de la Ploești la Slobozia = 117 kilometri ; deci în total, pentru relațiunea propusă Cîmpina-Constanța (Oraș), vom avea 291 kilometri, în loc de 314 kilometri cît este după indicatorul chilometric pentru aceeaș relațiune.

Excepțiunea dela această regulă fac însă transporturile efectuate în vagoane Gr. (de 15 tone), Lsa (de 40 tone) și vagoane cazane (Kz) cînd aceste vagoane sunt complect încărcate, adică în vagoane a căror greutate este mai mare de 10 tone pe osie, de oarece *circulația unor astfel de vagoane nu este permisă pe linia Slobozia-Ciulnița.*

Ad. No. 43.027/12.840 C<sub>2</sub>.

1911, Aprilie 28.

Se aduce la cunoștința generală că taxele secțiunilor a b și c. dela punctul de secțiune II la Adjud pentru locomotive de căi ferate de câmp etc., conținute în publicațiunea No. 2642/6.681 C<sup>2</sup>, înserată în *Monitorul Oficial* al României No. 280 din 16/29 Martie 1910, se înlocuiesc cu următoarele taxe :

	a	b	c
	<u>Centime de 100 kilograme</u>		
II . . .	166	166	166

Această modificare intră în vigoare la 1 Iunie st. n. a.c.

No. 38.026/11.796 C<sup>2</sup>.

1911, Maiu 19 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că :

Dela 2/15 Maiu a. c. se pune în vigoare o nouă edițiune a tarifului local de mărfuri. Prin noua edițiune, se abrogă tariful local de mărfuri valabil dela 15 Iunie 1909, împreună cu suplimentul său și cu toate modificările ce i s'au adus pînă acuma, fiind cuprins în noul tarif.

Pe lângă acestea, noul tarif mai conține un nou tarif special No. XXI, pentru transportul la *Turnu-Severin* al vitelor cornute mari. Acest tarif special va fi în vigoare numai pînă la înființarea unui abator la Burdujeni.

Taxele acestui tarif special sunt mai reduse decît acele ale tarifului special No. III, pentru distanțele dela 300 kilometri în sus.

Osebit de aceasta, s'au mai introdus în noul tarif, la pagina 41, dispozițiunile speciale în vigoare, relative la taxarea transporturilor directe (internaționale), cartate sau recartate în tariful local, la sau dela stațiunile de frontieră ; Vîrciorova, Cîineni sau Palanca ; iar prin foaia de rectificare cuprinsă după tabela de materii a tarifului, s'a introdus, în tarifele speciale No. V și XII, articolul : „Borhot uscat de porumb, provenit dela fabricarea glucozei“.

Introducîndu-se în urmă, pe întreaga rețea a C. F. R., cîntărirea obligatorie a transporturilor de lemne de foc și lignit, predate în vagoane complete, se va șterge la pagina 24 a acestui tarif textul rîndurilor 25 a 29, dela cuvintele : „dacă vor fi predate“, etc., pînă la cuvîntul „Zimnicea.“

Noul tarif se va vinde în toate stațiile cu 2 lei exemplarul.

No. 46.340/13.879 C<sub>2</sub>.

1911, Maiu 4 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că dispozițiunile § 40 al tarifului de mărfuri pentru traficul între căile ferate române de o parte, și căile ferate austriace-ungare și germane, de altă parte, partea I secțiunea B. dela 1 Iulie 1910, se completează după cum urmează :

După aliniatul I al § 40 dela pagina 23, se va înscrie următorul nou aliniat :

(2) Uneltele de încărcare ale transporturilor de care menționate la § 30 (căpriori, prăjini, cîrlige, trunchi de lemn), se transportă gratuit, numai dacă transportul se taxează pe baza unei taxe de vagoane com-

plete. Dacă transporturile s'au efectuat ca mărfuri, colete de mare sau de mică iuțeață, uneltele se expediază la înapoierea lor în trafic întrerupt, pînă la stațiunea de frontieră. La înapoierea unor asemenea unelte de încărcare, se va proceda conform dispozițiilor § 39—III, litera b. În scrisorile de trăsură cu cari se înapoiază uneltele de încărcare, trebuie să se nscrie mențiunea : „Intrebuințat la un transport de carne de . . . , . kilograme“.

Aliniatul I, se va prevedea cu „(1)“.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

No. 43.440/2.842 C<sup>2</sup>.

1911, Aprilie 28.

Se aduce la cunoștință că la 1 Mai a. c., intră în vigoare noi taxe, de călătorie și de bagaje în traficul român-nord german.

Informațiunile se pot lua la stațiunile C. F. R.

No. 43.921.

1911, Aprilie.

Se aduce la cunoștința generală că :

Dela 15 Mai a. c. intră în vigoare suplimentul II la indicatorul kilometric local, valabil dela 1 Octomvrie 1905.

1) Distanțe noi dela, sau la stațiunile : Azuga, Băicoi, Brazi, Breaza Buda, Bușteni, Cîmpina, Cîmpinița, Comarnic, Doftana, Găgeni, Plocești, Plopeni, Poiana, Predeal, Sinaia, Slănic, Valea-Călugărească și Valea-largă.

Distanțele dela sau la stațiunile de sub punctul 2, conținute în indicatorul kilometric și în suplimentul I, *se abrogă*, (vezi excepțiunea de mai jos, cînd sunt încă valabile) și se vor înlocui cu cele din prezentul supliment.

Prin excepțiune însă, se atrage deosebita atențiune tuturor stațiunilor că vagoanele complet încărcate, cari au o greutate mai mare de 10 t. 270 pe o osie ca vagoane Gr. (de 15 tone), vagoane Lsa. (de 40 tone), vagoane cazane (Kz) și pentru care distanța cea mai scurtă la destinație ar fi via Slobozia—Ciulnița sau invers, să nu se îndrumeze *sub nici un cuvînt* pe această vie, ci pe alte vie. În acest caz însă, taxarea transporturilor încărcate în astfel de vagoane *se va face pe baza distanței de indicatorul kilometric, propriu zis și suplimentul I*, iar nu după distanțele din suplimentul II.

Pentru expedițiuni de mărfuri în astfel de vagoane, dela halta Teleaen, taxele respective se vor socoti pe baza distanței la Plocești sau la Valea-Călugărească, după cum va fi îndrumarea, adăogîndu-se la Plocești 5 kilometri, iar la Valea-Călugărească 7 kilometri.

În tabloul dela pagina 3-a a indicatorului kilometric, se va înscrie, ca o nouă vie, *Slobozia* sau prescurtat *Sl*.

Suplimentul în chestiune se va vinde de toate casele de mărfuri cu 50 bani exemplarul.

No. 45.442/13.492 C<sup>3</sup>.

1911, Maiu 2 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că nomenclatura tarifului excepțional No. 52 se modifică după cum urmează :

Nomenclatura seriei B a tarifului excepțional No. 52, de la pagina 449 a tarifului, se va șterge și înlocui cu următoarea :

*Locomotive de căi ferate de câmp de păduri, de industrie și locomotive pentru construcțiuni de cale normală sau îngustă, încărcate pe vagoane.*

Rîndul al treilea și al patrulea, numărul de sus, al tarifului excepțional No. 52, se va șterge și înlocui cu următorul text :

*Tramvae, locomotive de căi ferate de câmp și alte analoage, precum și vagonete.*

Aceste dispozițiuni au intrat în vigoare la 15 Maiu st. n. 1911.

No. 44.469, 13.323 C<sup>2</sup> ,

1911, Maiu 18.

Se aduce la cunoștința generală că dispozițiunea adițională 12 la § 7 (răspunderea pentru indicațiunile în scrisoarea de trăsură etc.), de la pagina 21 a tarifului de mărfuri pentru traficul între căile ferate române de o parte, căile ferate austro-ungare și germane de altă parte, partea I, secțiunea A dela 1 Iulie 1910, se înlocuește cu următoarea dispoziție :

„12.— Dacă greutatea constantă de calea ferată la cîntărirea transportului, fără să se stabilească și tara vagonului, în raport cu greutatea declarată de scrisoarea de trăsură, prezintă diferențe în plus sau în vagon, se ia bază la taxare greutatea declarată.”

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

No. 48.042/14.296 C<sup>2</sup>.

1911, Maiu 18

Se aduce la cunoștința generală că, tariful local de mărfuri, valabil de la 15 Maiu st. n. a. e., s'a făcut pe lîngă foaia de rectificare conținută la pagina III a aceluia tarif, încă și o foaie intitulată „Erată” care conține erorile de tipar ce trebuiesc corectate în tarif.

Cîte un exemplar din „Erată” se va elibera gratuit odată cu fiecare exemplar al tarifului ce ar fi vîndut.

Ad. No. 50.446/15.093 C<sub>2</sub>.

1911, Maiu 16 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Armășești, situată pe linia Ploești-Slobozia, care, conform ordinului și publicațiunii No. 5.110/1.251 C<sup>2</sup> din Ianuarie a. e., a fost deschisă numai pentru traficul local de călătorii și bagaje, se deschide, dela data acestui ordin, și pentru traficul local de mărfuri de mare și mică iuțeală, în vagoane complet încărcate.

Încărcarea și descărcarea mărfurilor în această stațiune, va fi efectuată de părți.

Ad. No. 51.436/15.411 C<sup>2</sup>

1911, Maiu 18.

Se aduce la cunoștința generală că stațiunea Oltenița se va inserie în nomenclatura stațiilor de expediție ale tarifelor speciale No. IV, XI, și XIX din tariful local pentru transportul mărfurilor.

Această dispozițiune intră imediat în vigoare.

Ad. No. 47. 580/14.165 C<sup>2</sup>.

1911, Maiu 21 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, în tariful austro-ungar-român, partea II, dela 1 August 1909, se vor face următoarele corecturi :

1) La pagina 183, a fascicolului 1, taxa parțială b), a tarifului excepțional No. 3 A.d dela Wilhelmsburg, la punctul de secțiune V de 428 centime, se va șterge și înlocui cu 284 centime.

2) La pagina 438, a fascicolului 3, cuvintele „Pentru articolele de numite sub B” dela punctul 1 al dispozițiilor speciale ale tarifului excepțional No. 42, se vor șterge și înlocui cu cuvintele „Pentru articolele denumite sub B. 1”.

Aceste dispozițiuni intră imediat în în vigoare.

No. 51.591/15.679 C<sup>2</sup>.

1911, Iunie 8 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că, transporturile de lemne pentru mine expediate cu mică iușeală dela Frassin a M. la Galați-doc-traznit în cantități de cel puțin 10.000 kg de scrisoare de trăsură și de vagon, se vor taxa cu 145 centime de 10) kg. observându-se dispozițiunile speciale ale tarifului excepțional No. 41. conținute în tariful austro-ungar-român, partea II, fascicoiul 2 dela 1 August 1909.

Această taxă a intrat în vigoare la 15 Iunie st. n. a. c. și se va aplica pînă la revocare cel mai tirziu însă pînă la 31 Decembrie st. n. a. c.

No. 57.027/17.489 C<sup>2</sup>.

1911, Iunie 14 st. n.

Se aduce la cunoștința generală că cu începere dela 3116 Iunie a. c. se va deschide halta Netofi, pentru traficul local de călători și de bagaje.

Această halță este situată pe linia Ploești-Slobozia, între stațiunile Ploești și Șerban-Vodă, la o depărtare de 16 kilometri de cea dintii și 9 kil. de cea de a doua.

Taxele tarifare respective dela și la aceeași halță, se vor scuti, pînă la înscrierea ei în în indicatorul kilometric pe baza distanțelor pînă la Ploești sau Șerban-Vodă, la care se va adăuga una din distanțele de mai sus după cum ar fi direcțiunea.

No. 60.043/18.028 C<sup>2</sup>.

1811, Iunie 9 st. n.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Martie 1910/1911, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1909/1910 și 1908/909

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1908/909	1909/910	1910/911
			LEI	LEI	LEI	LEI		LEI	LEI	LEI
1908/909	MARTIE	3.474	1.995.280	54.081	3.636.373	5.685.734	<i>Aprilie</i>	6.199.721	6.458.369	6.530.019
1909/910			2.232.883	56.169	3.783.676	6.072.728	<i>Maiu</i>	6.566.605	6.690.611	6.735.587
1910/911			2.348.211	61.544	4.876.928	7.286.683	<i>Iunie</i>	5.819.931	6.497.272	6.504.659
1908/909	Luna Martie din anul 1910/911 prezintă o diferență de :		+ 352.931	+ 7.463	+ 1240555	+ 1.600.949	<i>Iulie</i>	6.848.189	7.963.567	8.518.381
1909/910			+ 115.328	+ 5.375	+ 1093252	+ 1.213.955	<i>August</i>	7.311.564	8.466.035	10.531.455
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Martie							<i>Septembrie</i>	7.292.038	7.940.540	10.102.412
1908/909	Dela 1 Aprilie până la 31 Martie	3.474	27.174.052	891.799	45.680.840	73.746.691	<i>Octombrie</i>	6.749.171	7.760.740	9.179.403
1909/910			29.315.242	939.703	50.730.922	80.985.867	<i>Noembrie</i>	6.427.339	7.193.726	9.030.120
1910/911			31.725.303	990.301	61.366.356	94.081.960	<i>Decembrie</i>	5.895.450	6.608.140	8.182.935
1908/909	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Martie 1910 911 prezintă o diferență de :		+ 4551251	+ 98.502	+ 15.685.516	+ 20.335.269	<i>Ianuarie</i>	4.380.925	4.705.371	5.882.099
1909/910			+ 2410061	+ 50.598	+ 10.635.434	+ 13.096.093	<i>Februarie</i>	4.570.024	4.628.768	5.598.207
							<i>Martie</i>	5.685.734	6.072.728	7.286.683

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Aprilie 1911|1912, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1911|912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909 910	Aprilie	3.474	2.627.830	61.741	3.768.798	6.458.969	Aprilie	6.458.969	6.445;644	6.999.586
1910 911			2.322.249	66.409	4.056.986	6.445.644				
1911 912			2.616.545	71.766	4.251.275	6.999.586				
1909 910	Luna Aprilie din anul 1911 912 prezintă o diferență de :		- 11.285	+ 10.025	+ 482.477	+ 481.217				
1910 911			+ 294.296	+ 5.357	+ 194.289	+ 493.942				
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele luni Aprilie										
1909 910	Dela 1 Aprilie pînă 30 Aprilie	3.474	2.627.830	61.741	3.778.798	6.468.369				
1910 911			2.322.249	66.409	4.056.986	6.445.044				
1911 912			2.616.545	71.766	4.251.275	6.939.586				
1909 910	Veniturile dela la 1 Aprilie pînă la 30 Aprilie 1911 1912 prezintă o diferență de :		- 11.285	+ 10.025	+ 482.477	+ 481.217				
1910 911			+ 294.296	+ 5.357	+ 194.289	+ 493.942				



# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

### PERSONAL

#### Mișcări în corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1.802 din 13 Maiu 1911, d. inginer-ordinar cl. I George A. Balș, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, demisionînd pe ziua de 20 Martie 1911, din serviciul tehnic al direcțiunii generale a serviciului sanitar, pendinte de ministerul de interne, este trecut pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 1.805 din 13 Maiu 1911, d. inginer Eugeniu Harting, absolvent al academiei de mine din Loeben, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat), cu gradul de inginer-ordinar cl. III, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 20 Aprilie 1909, cînd a fost numit în serviciul ministerului de industrie și comerț, ca profesor la școala de maeștri sondori dela Cîmpina.

Prin decretul regal No. 1.935 din 28 Maiu 1911, d. inginer șef cl. I Ioan Vineș, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut, pe ziua de 1 Aprilie 1911, în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pentru suprimare de funcțiune.

Prin decretul regal No. 2.042 din 7 Iunie 1911, d. inginer-ordinar cl. II Ulvineanu Eugeniu, demisionînd pe ziua de 1 Aprilie 1911, din serviciul ministerului industriei și comerțului, este trecut pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

#### In Serviciul Direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă

Prin decretul regal No. 1.853 din 26 Maiu 1911, s'a aprobat înaintarea pe ziua de 1/14 Aprilie 1911 a d-lui inginer-ordinar cl.

III Stoica V. Victor, actual asistent, în funcțiunea de șef de secție, retribuit cu leafa gradului și 250 lei diurnă pe lună.

Prin decretul regal No. 1.954 dela 28 Maiu 1911, d. inginer șef cl. II Constantinescu Apostol, actual inspector în serviciul de navigațiune fluvială, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, este trecut, pe ziua de 1/14 Aprilie 1911, în postul vacant de administrator al docurilor Galați, retribuit cu leafa gradului și 300 lei diurnă pe lună, și d. inginer-ordinar cl. II Philipide Mihail, actual subadministrator al docurilor Galați, este trecut, pe aceeași zi, în postul de inspector la serviciul de navigațiune fluvială, retribuit cu leafa gradului și 200 lei diurnă pe lună.

### **In administrația căilor ferate române**

Prin decretul regal No. 1.809 din 13 Maiu 1911, s'a aprobat înaintarea următorului personal în serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1911, și anume :

D. Popovici George Al., actual șef de atelier principal și d. Christea Alexandru, sub șef de atelier principal, în posturile de inspectori principali, clasa II ;

D. Casetti Iosif I., actual șef de atelier principal, în postul de inspector clasa I ;

D. Golescu Nicolae Al., actual șef de atelier, în postul de inspector cl. II ;

D. Tănăsescu Nicolae I., actual șef de atelier, în postul de șef de secție cl. I ;

D-nii Filorian Andrei, Epureanu-Boldur Nicolae N., Popescu Agripă Ath. și Dessilă Virgiliu St., actuali ingineri atașați, în posturile de inginer atașat clasa III ;

D. Botez Eugen I., actual inginer atașat, în postul de inginer atașat clasa V ;

D. Vagner Alexandru, actual șef de biou tecnic, în postul de inspector principal cl. II.

D. Sărățeanu Mihail N., actual inginer atașat, în postul de inginer atașat cl. I.

D. Ionescu Ioan M., actual sub șef de secție, în postul de șef de secție cl. II ;

D. Valeanu Gheorghe, actual subșef de divizie, în postul de inspector principal clasa II ;

D. Filitti Anton D., actual subșef de secție, în postul de șef de secție cl. II ;

D. Checais Alexandru, actual șef de divizie, în postul de inspector principal cl. II ;

D. Anastasiade Ioan C., actual subșef de secție, în postul de șef de secție cl. II ;

D. Fundățeanu Constantin N., actual șef de secție, în postul de șef de secție. clasa I ;

D. Barberis Ioseph, actual șef de secție, în postul de șef de secție clasa II ;

D. Orzescu Constantin, actual subșef de secție, în postul de șef de secție cl. III ;

D. Mandrea Teodoru Dimitrie, actual inginer atașat, în postul de inginer atașat cl. II ;

D. Sorescu Mihail I., actual inginer atașat, în postul de subșef de secție cl. V ;

D-nii Aburel Ioan B. și Davidescu Ioan, actuali șefi de secție, în posturile de șefi de secție clasa II ;

D. Știrbei Nicolae G , actual subșef de secție, în postul de șef de secție clasa II ;

D. Podhorsky Ludovic, actual subșef de secție, în postul de șef de secție clasa III ;

D. Paraschivescu Gheorghe, actual subșef de secție, în postul de subșef de secție cl. II ;

D. Stephanopol Constantin, actual inginer atașat, în postul de inginer atașat cl. II ;

D-nii Cănciulescu Gheorghe, Quintescu Paul, Leduncă George M. și Vercescu Petre P., actualii subșefi de secție, în posturile de subșefi de secție cl. III ;

D. Hurmuzescu Mihail D., actual șef de secție, în postul de inspector clasa II ;

D. Sorescu Dimitrie I., actual inginer atașat, în postul de inginer atașat cl. IV ;

D. Bălțeanu Corneliu, actual inspector de mișcare, în postul de inspector principal cl. II ;

D. Nițescu Richard, actual inspector de mișcare, în postul de inspector clasa II ;

Prin decretul regal No. 1.810 din 13 Maiu 1911, s'a aprobat încadrarea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1911 și anume :

D. Cosmovici Alexandru, actual subșef de serviciu, în postul de subdirector de serviciu clasa I ;

D. Stratilescu Grigore G., actual subșef de serviciu, în postul de subdirector de serviciu clasa II ;

D. Vasiliu Matei C., actual șef de birou tehnic, în postul de Inspector principal clasa I ;

D. Guțu Victor, actual șef de divizie, în postul de șef de biou tehnic clasa I ;

D. Sorescu Toma, actual șef de biou principal, în postul de șef de biou principal clasa I ;

D-nii Balș Teodor, Petrescu Stelian, Comănescu Corneliu și Vidrașcu George, actuali ingineri atașați, în posturile de inginer atașați clasa II ;

D-nii Baroni Iosef, Popescu Nicolae M., Costinescu Dan Eug. și Geraki Constantin, actuali ingineri atașați în posturile de ingineri atașați clasa III ;

D-nii Vasilescu George și Tănăsescu Ilie, actuali șefi de atelier principali, în posturile de inspectori principali clasa I ;

D. Alteni Alexandru actual subșef de divizie, în postul de inspector clasa I ;

D. Polizu Constantin C., actual subșef de atelier principal, în postul de inspector principal cl. I ;

D. Busuioc Constantin, actual șef de atelier principal, în postul de inspector clasa II ;

D-nii : Orghidan Constantin, Isvoranu Gheorghe, Teodoru Dumitru și Samitca Emanuel, actuali șefi de atelier, în posturile de șefi de secție clasa II ;

D-nii : Călugăreanu Atanase, Ioanide Grigore, Constantinescu Ioan și Belinschi Ioan, actuali ingineri atașați, în posturile de ingineri atașați clasa II ;

D-nii : Rușescu Constantin, Lăzărescu Nicolae și Miclescu Ștefan E., actuali ingineri atașați, în posturile de ingineri atașați clasa IV ;

D. Murelli Panait, actual inginer atașat, în postul de inginer atașat cl. VI ;

D. Severineanu Ioan, actual șef de atelier, în postul de inspector clasa II ;

D nii : Zahariade Alexandru, Constantinescu Nicolae, Constantinescu Mihail și Scutaru Gheorghe M., actuali inspectori de tracțiune, în posturile de inspectori principali clasa I ;

D-nii : Wragniotty Athanase și Carp Vasile, actuali inspectori de tracțiune, în posturile de inspectori clasa I ;

D. Cantuniari Nicolae G., actual subinspector de tracțiune, în postul de subinspector clasa I ;

D. Drăgănescu Ioan, actual șef de birou principal, în postul de subinspector clasa II ;

D. Vernescu Teodor G., actual subinspector de tracțiune, în postul de subinspector clasa I ;

D nii Calotescu Grigore și Trofin Ioan P., actuali subinspectori de tracțiune, în posturile de subinspectori clasa II ;

D-nii Caracostea George și Perietzeann Alexandru. actuali subșefi de serviciu, în posturile de subdirectori de sorviciu clasa III-a ;

D. Lintescu Sava, actual subșef de serviciu, în postul de inspector principal clasa III ;

D. Urdăreanu Alexandru, actual inginer atașat, în postul de subșef de secție clasa I ;

D. Orăscu Cheorghe, actual inginer atașat, în postul de subșef de secție clasa IV ;

D. Andonescu Constantin, actual inginer atașat, în postul de inginer atașat clasa III ;

D. Dalea Nicolae I., actual subșef de serviciu, în postul de subdirector de serviciu clasa I ;

D. Antoniu Alexandru, actual subșef de serviciu, în postul de subdirector de serviciu clasa III ;

D. Cristodorescu Zamfir, actual șef de divizie în postul de inspector principal clasa I ;

D. Steopoe Dionisie, actual șef de birou tehnic, în postul de șef de birou tehnic clasa I ;

D. Oprescu Aureliu R., actual șef de secție, în postul de șef de secție clasa I ;

D. Condeescu Ioan P., actual șef de secție, în postul de șef de secție clasa III ;

D-nii Hălăceanu Ion D., Buescu Ștefan M., Marineanu Sterie I. și Filipescu Gheorghe E., actuali subșefi de secție, în posturile de subșefi de secție clasa II ;

D-nii Zerner (Kleiber) Rudolf și Benzi Pio, actuali șefi de secție, în posturile de șefi de secție clasa III ;

D. Cihodariu Constantin V., actual șef de birou principal, în postul de șef de secțiune clasa III ;

D. Soutzo Emil N., actual șef de divizie, în postul de inspector principal clasa II ;

D-nii Neamțu Nicolae și Costin Victor, actuali șefi de divizie în posturile de inspectori principali clasa I ;

D-nii Cratero Maximilian și Ioviță Dimitrie, actuali subșefi de divizie, în posturile de inspeștori clasa I ;

D-nii Șișu Marin St., Pișca Mihail și Crapelianu Constantin A., actuați șefi de secție în posturile de șefi de secție clasa III ;

D-ni Velluda Constantin și Popescu Ilie D., actuali subșefi de secție, în posturile de subșefi de secție clasa IV ;

D-nii Protopopescu Grigore N. și Cristache Alexandru, actuali subșefi de secție, în posturile de subșefi de secție clasa V ;

D-nii Minculescu Constantin, Dima Vasile G. și Maxim Iosef, actuali subșefi de secție în posturile de subșefi de secție clasa VI ;

D. Samfirescu Victor, actual subșef de secție, în postul de subșef de secție clasa IV ;

D-nii Alexandrescu Alexandru, Rapoșeanu Dragomir, Pomponiu Eliseu, Stihi Gheorghe M., Jipa Nicolae și Teodorescu Nicolae P., actuali șefi de secție, în posturile de șefi de secție clasa II ;

D. Gheorghiu Cleante C., actual subșef de secție, în postul de subșef de secție clasa I ;

D-nii Potârcă Opran, Perșoiu Ioan C., Vasilescu Gheorghe I., Papadopol Alexandru, Ștefănescu Mihail, Naum Dimitrie M., Constantinescu Nicolae, Ripeanu Traian G., Mateescu Marin R., Paraschivescu Badea C., Hristescu Dimitrie M., Teodoru Petre, Constantinescu Aureliu M., Vlasopulo Nicolae Sp., Hălmu Vasile, Ignat Gheorghe S., și Nicolaescu Ioan (Balș), actuali subșefi de secție, în posturile de subșefi de secție clasa II.

D-nii Șiștoveanu Grigore St., Iohnson Mihail, Hodatzki Alexandru, Dimitriu George, Ceorgescu Constantin N. și Schitenescu Constantin, actuali subșefi de secție, în posturile de subșefi de secție clasa IV ;

D. Ottolescu Mircea, actual șef de divizie, în postul de inspector principal clasa I ;

D. Vilardi Petre, actual șef de secție, în postul de inspector clasa II ;

D. Abramovici Natan, actual șef de divizie, în postul de inspector principal clasa II ;

D. Sassu Constantin Em., actual șef de secție, în postul de inspector clasa I ;

D. Vuia Alexandru, actual șef de secție în postul de șef de secție clasa III ;

D. Pretorian Stefan, actual șef de secție în postul de inspector clasa II ;

D-nii : Teișeanu Justinian D. și Danielescu Demetru N., actuali subșefi de serviciu, în posturile de subdirectori de serviciu clasa I ;

D-nii Antonescu Vâlsan Petre și Antonescu Grigore D., actuali inspectori de mișcare, în posturile de inspectori principali clasa I ;

D. Stănulescu Coriolan. actual inspector de mișcare, în postul de inspector principal clasa III ;

D. Russ Alexandru, actual inginer atașat, în postul de inginer atașat clasa IV ;

D-nii Alexandrescu Nicolae și Sfințescu Tiberiu, actuali subinspectori de mișcare, în posturile de subinspectori clasa II.

---

Prin decretul regal No. 1.891 din 16 Maiu 1911, d. Cristescu Ioan, absolvent cu diplomă de inginer dela academia de mine din Freiberg, este numit, pe ziua de 1 Maiu st. n. 1911, în postul de inginer atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate și totdeodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 1.926 din 28 Maiu 1911, d. Drăgănescu Mihail G. absolvent cu diplomă a școalei naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, este numit pe ziua de 1 Iunie stil nou 1911, în postul de subșef de secție cl. IV în serviciul administrației căilor ferate și totodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar cl. III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 1.937 din 28 Maiu 1911, d. Panaitopol George, absolvent cu diplomă a școalei naționale de poduri și

șosele, secțiunea inginerilor este numit. pe ziua de 1 Iunie stil nou 1911, în postul de inginer atașat clasa IV; în serviciul administrației căilor ferate și totdeauna este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal No. 1.929 din 28 Maiu 1911, d-nii ingineri ordinari cl. II Moisiu Gheorghe Gr. și Greceanu Scarlat Sc., actuali subinspectorii de tracțiune în serviciul administrației căilor ferate, sunt înaintați. pe ziua de 1 Iunie st. n. 1911, în postul de sub-inspectorii cl. I, în aceeași administrație.

Prin decretul regal No. 1.084 din 10 Iunie 1911, d. inginer ordinar clasa II Ulvianu Eugeniu, actualmente aflat în disponibilitate, este numit, pe ziua de 1 Iunie stil nou 1911. în postul de subșef de secție la serviciul de întreținere din administrația căilor ferate și totdeauna este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadru ordinar) al corpului tehnic.

## Decoratii

Prin decretul regal No. 1.708 din 9 Maiu au fost numiți membri al ordinului *Steaua României*.

### IN GRADUL DE OFIȚER

Oprescu Nicolae I, directorul contabilității în ministerul lucrărilor publice ;

Stratilesco Grigore G., inginer șef, subșef de serviciu la căile ferate.

### IN GRADUL DE CAVALER

Urechia Nestor, inginer-șef în ministerul lucrărilor publice.

Prin decretul regal No. 1.710 din 9 Mai s'a comferit ordinul *Coroana României* :

### IN GRADUL DE COMANDOR

D-lui Antoniu Ștefan, șef de serviciu la căile ferate ;

D-lui Chiriac. Arghir, inginer inspector general, inspector al șoselelor ;



D-lui Davidescu Alexandru, inginer inspector general, secretar general al ministerului lucrărilor publice ;

D-lui Gallea Nicolae, inginer inspector general, secretar general al ministerului lucrărilor publice ;

D-lui Gallea Nicolae, inginer inspector general, sub-șef de serviciu la căile ferate ;

D-lui Gheorghiu Ștefan, inginer inspector general, subșef de serviciu la căile ferate

#### IN GRADUL DE OFIȚER

D-lui Tănăsescu I, inginer-ordinar cl. I la institutul geologic ;  
D-lui Antoniu Alexandru, inginer-șef cl. I, șef de divizie la căile ferate ;

D-lui Carp Vasile, inginer, inspector de tracțiune la căile ferate ;

D-lui Checais Alexandru, inginer-șef cl. II, șef de divizie la căile ferate ;

D-lui Christodorescu Zamfir, inginer-șef cl. I, șef de divizie la căile ferate ;

D-lui Christodulo Ștefan, inginer-șef ;

D-lui Cireșianu Dimitrie, inginer-șef ;

D-lui Constantinescu Mihail G., inginer-șef, inspector de tracțiune la căile ferate ;

D-lui Constantinescu Nicolae M., inginer-șef, inspector de tracțiune la căile ferate ;

D-lui Costache Constantin, inginer ;

D-lui Cristea Alexandru inginer-șef, sub-șef de atelier principal la căile ferate ;

D-lui Cristescu Vasile, inginer-șef cl. I la căile ferate ;

D-lui Lintescu Sava, sub-șef de serviciu la căile ferate ;

D-lui Polysu Constantin, inginer-șef, sub-șef de atelier principal la căile ferate ;

D-lui Rădulescu Mihail, inginer-șef cl. I la căile ferate ;

D-lui Severineanu Ion, inginer, șef de atelier la căile ferate ;

D-lui Stănescu Vasile T., inginer ;

D-lui Stănulescu Coriolan, inspector de mișcare la căile ferate ;

D-lui Steopoe Dionisie, inginer-șef cl. II, șef de birou tehnic la căile ferate ;

D-lui Tzintzu Ion G., inginer ;

D-lui Vasilescu Karpen Nicolae, inginer-șef, secretar al consiliului tehnic superior ;

D-lui Zerner Rudolf, inginer-ordinar cl. II, șef de secție la căile ferate.

Prin decretul regal No. 1.712 din 9 Maiu 1911 au fost numiți membrii ai ordinului *Coroana României*.

#### IN GRADUL DE CAVALER

D-lui Alexandrescu Alexandru, inginer ;

D lui Andonescu Constantin, inginer, atașat la căile ferate ;

D-lui Aghelescu Ilie, inginer ;

D-lui Arbore Ion, inginer ordinar cl. I la căile ferate ;

D-lul Atanasescu Ștefan, inginer ;

D-lui Balș Teodor, inginer atașat la căile ferate ;

D-lui Bruckner Victor, inginer ordinar cl. I, șef de secție la căile ferate ;

D-lui Calotescu Grigore, inginer, sub inspector de tracțiune la căile ferate ;

D-lui Cantuniari Nicolae G., inginer, subinspector de tracțiune la căile ferate ;

D-lui Ciugolea Const. architect la căile ferate ;

D-lui Cristea Constantin, inginer ordinar cl. II, șef de secție la căile ferate ;

D-lui Enacovici Titus, inginer ordinar cl. II la căile ferate ;

D-lui Ghica Șerban, inginer ordinar cl. II, la căile ferate ;

D-lui Ghirocoias Victor, inginer ;

D-lui Goilav Christea, inginer ;

D-lui Golescu Nicolae Al., inginer, șef de atelier la căile ferate ;

D-lui Grigoriu Nicolae, șef de depou principal la căile ferate ;

D-lui Iacovache Ion, inginer ;

D-lui Ioanid Mihail, architect în ministerul lucrărilor publice ;

D lui Luisescu Ion, inginer ;

D-lui Lupescu Aureliu, inginer ;

D-lui Mărăcine Const., inginer ;

D-lui Mirea Ștefan, inginer ;

D-lui Mladenovici Cristea, inginer ordinar cl. II șef de secție la căile ferate ;

D-lui Neagu Teodor, inginer ordinar cl. II la căile ferate ;

D lui Nicolescu Cristea, inginer ordinar cl. I, șef de secție la căile ferate ;

D-lui Opreanu Aureliu, inginer șef cl. II, șef de secție la căile ferate ;

D-lui Orghidan Constantin, inginer șef de atelier la căile ferate ;

D-lui Pâslaru Vasile, inginer ;

D-lui Penescu Alexandru, inginer ;

D-lui Peretz Petre Paul, inginer-șef cl. I la căile ferate ;

D-lui Perșinariu Aureliu, inginer, subinspector de tracțiune la căile ferate ;

D-lui Petculescu Nicolae I., inginer ordinar cl. II ;

D-lui Pretorian Ștefan, inginer ordinar cl. I șef de secție la căile ferate ;

D-lui Radu Mircea, inginer ;

D-lui Rădulescu Amedeu, inginer ;

D-lui Ropoșeanu Dragomir, inginer ordinar cl. I, șef de secție la căile ferate ;

D-lui Samitca Emanuel, inginer, șef de atelier la căile ferate ;

D-lui Senacovici Dumitru, inginer ;

D-lui Smântănescu Aureliu, inginer ;

D-lui Stihî Gh., inginer ordinar cl. I, șef de secție la căile ferate ;

D-lui Tănăsescu Nicolae, inginer, șef de atelier la căile ferate ;

D-lui Tudor Ion, inginer ;

D-lui Vilardi P., inginer ordinar cl. I șef de secție la căile ferate.



## LEGI ȘI REGULAMENTE

---

CAROL I.

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,  
*La toși de față și viitori, sănătate :*

Corpurile legiuitoare au adoptat și Noi sancționăm ce urmează :

**Lege pentru dotarea șantierului naval din Turnu-Severin cu un fond de aprovizionare**

*Art. unic.*—Suma de lei 311.778, realizată până în prezent din întrebuințarea materialelor aflate în ființă în magaziiile de economat ale șantierului naval din Turnu-Severin, în ziua de 1 Aprilie 1901, când a fost trecut dela ministerul de finanțe la acel de lucrări publice și înregistrate în scripte cu valoarea de lei 675,502, bani 70, precum și suma care se va mai realiza din materialele aflate astăzi în ființă, fie prin întrebuințare, fie prin vânzarea lor, vor constitui un fond de aprovizionare al aceluș șantier.

Această lege s'a votat de Adunarea deputaților, în ședința dela 2 Aprilie, anul 1911, și s'a adoptat cu unanimitate de 85 voturi.

Președinte, **C. P. Olănescu**  
(L. S. A. D.)

Secretar, **E. I. Melik**

Această lege s'a votat de Senat, în ședința dela 21 Aprilie, anul 1911, și s'a adoptat cu unanimitate de 54 voturi.

Vice-președinte, **P. Missir**.  
(L. S. S.)

Secretar, **Grigore Goilav**.

Promulgăm această lege și ordonăm ca ea să fie investită cu sigiliul Statului și publicată prin *Monitorul Oficial*.

Dat în București, la 13 Maiu 1911.

(L. S. St.)

Ministrul lucrărilor publice,  
**B. Delavrancea**

CAROL,  
Ministrul de finanțe,  
**P. P. Carp**

Ministrul de justiție,  
**M. G. Cantacuzino**  
No. 1.799.

---

---

---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

---

### PERSONAL

---

#### In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 2 193 din 20 Iunie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Albert Toussaint, actualmente aflat în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, este trecut, pe ziua de 15 Iunie 1911, în serviciul de poduri și șosele; iar prin deciziunea ministerială No. 17.888 din 21 Iunie 1911 este atașat pe aceeași zi în postul vacant de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Tecuci.

#### In serviciul Direcțiunii generale de Studii și Construcții

Prin decretul regal No. 2.156 din 16 Iunie 1911, d. Alexandru Rosdol, absolvent cu diplomă a școlii superioare tehnice din Dresda, este numit, pe ziua de 1 Iulie 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și totodată este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar cl. III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.345 din 1 Iulie 1911, s'a primit demisiunea d-lui inginer ordinar clasa III Grigore Fieroiu, pe ziua de 15 Iunie 1911, din serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și totodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

#### In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 2.224 din 21 Iunie 1911, d. inginer-ordinar clasa I Mereuță Cesar P., actual șef de biou principal în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Iulie st. n. 1911, în postul de șef de biou principal clasa I în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.226 din 21 Iunie 1911, s'a primit demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa III Alexandrescu Basile, pe ziua de 20 Maiu/2 Iunie 1911 din postul de subșef de secție ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate și tot odată se trece în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp, pe ziua mai sus arătată, când a fost numit în serviciul construcțiunii abatorilor de frontieră din ministerul agriculturii și domeniilor.

Prin decretul regal No. 2.228 din 11 Iunie 1911, d. inginer-șef clasa I Cerkez Christodulo Nicolae, actual șef de divizie la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 16 Iunie stil nou 1911, în postul de sub-șef de serviciu la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 2.230 din 31 Iunie 1911 d-nii ingineri ordinari clasa II Zerner (Kleiber) Rudolf și Benzi Pio, actuali șefi de secție clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1911, în posturile de șefi de secție clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.232 din 21 Iunie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Șiștoveanu Grigore St. și d. inginer-ordinar clasa III Iohnson Mihail M., actuali subșefi de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Iulie st. n. 1911 în posturile de subșefi de secție clasa III în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.234 din 21 Iunie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Ghica Șerban Sc., actual subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1/14 Iulie 1911, în postul de șef de secție la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 2.298 din 28 Iunie 1911, d-nii Vătămanu Alexandru E., Ștefănescu Mihail, Naum Dimitrie M., Constantin Niculae și Ripeanu Traian G., actuali sub șefi de secție clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Iulie stil nou 1911, în posturile de sub-șefi de secție clasa I în aceeaș administrațiune.

## LEGI ȘI REGULAMENTE

---

Prin decretul regal No. 1.948 din 28 Maiu 1911 se aprobă următoarea modificare a aliniatului *a* dela art. 5 din regulamentul pentru aplicarea și perceperea taxelor de port în portul Constanța, sancționat cu decretul regal No. 2.240 pin 6 Iulie 1910 ;

*Art. 5.* Sunt scutite de orice fel de taxe :

*a)* Vapoarele de război ale statului precum și acele străine.

Se consideră ca vapoare de război numai unitățile de luptă. Vapoarele de transport și vapoarele spitale, intră în categoria vapoarelor obișnuite.

Aliniatele *b*, *c* și *d* rămân neschimbate.

Prin decretul regal No. 2.239 din 21 Iunie 1911 să aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Suceava pe exercițiul 1911—1912, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

### *La cheltuielile bugetului ordinar*

Lei 8.000 se reduc dela cap. III, art. 13, «Pentru construcțiuni de poduri și podețe, etc., pe șoselele județene, vicinale și comunale» ;

- » 2.000 idem, art. 17, «Pentru întreținerea și repararea podurilor, podețelor, etc., pe șoselele vicinale și comunale».

---

Lei 10.000 total, din care se adaogă :

Lei 5.000 la acelaș capitol, art. 14, «Pentru întreținerea șoselelor județene, material și eventual manopera, și

Lei 5.000 idem art. 15, «Pentru întreținerea șoselelor vicinale și comunale».

### *La cheltuielile bugetului extraordinar*

Redacțiunea art. 2 de sub cap. I să se modifice cum urmează :  
Construcțiuni de poduri și podețe, exproprieri și cumpărări de terenuri pentru pepiniere, cantoane, etc.» :

Cu aceste modificări bugetele vor coprinde :

*Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 183.000.

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 14.400.

Prin decretul regal No. 2.240 din 21 Iunie, se aprobă bugetul ordinar al drumurilor județului Ialomița pe exercițiul 1911—1912, astfel cum a fost votat de consiliul general, și cu următoarele modificări :

Lei 480 se adaugă la cap. I, § 1, art. 2 sporindu-se la 50, în loc de 55 lei lunar. diurna a 8 din cei 71 cantonieri de pe șosele

Pentru restul de 63 cantonieri din statul personalului se va fixa diurna de 40 lei lunar pentru lunile dela Aprilie la Octomvrie.

Lei 480 se reduc dela cap. V, art. 29: «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetul va cuprinde :

La venituri . . . . .	lei 660.300, bani 00
La cheltueli . . . . .	» 657.221, » 92
Cu un excedent de lei	<u>3.078, bani 08</u>

Prin decretul regal No. 2.241 din 21 Iunie se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Bacău pe exercițiul 1911—1912 astfel cum au fost votate de consiliul general și cuprinzînd :

*Bugetul ordinar*

La venituri . . . . .	lei 137.424, bani 99
La cheltueli . . . . .	» 136.918, » 50
Cu un excedent de lei	<u>506, bani 49</u>

*Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 2.254, bani 19.



---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### P E R S O N A L

---

#### In corpul tehnic

---

Prin decretul regal No. 2.515 din 16 Iulie 1911, d. inginer ordinar cl. II Teodorescu Traian și d. inginer ordinar cl. III Roșu George, aflați în cadrul detașat al corpului tehnic, demisionînd din serviciul tehnic al comunei București cel dintîi pe ziua de 1 Aprilie 1911, și cel de al doilea pe ziua de 20 Maiu 1911, sunt trecuți pe zilele arătate în cadrul de disponibilitate al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.516 din 16 Iulie 1911, d. inginer șef clasa I Victor Costin, fiind numit pe ziua de 3/16 Iulie 1911, în serviciul direcțiunii generale a regiei monopolului Statului, este trecut pe aceeași zi, în cadrul detașat al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp.

Prin decretul regal No. 2.517 din 16 Iulie 1911, următorii ingineri, aflați în cadrul detașat al corpului tehnic, sunt trecuți în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp pe zilele arătate în dreptul fiecăruia, cînd au demisionat din serviciul ministerului industriei și comerțului, și anume:

D. inginer ordinar cl. I Hălăceanu Constantin, pe ziua de 1 Fevruarie 1911 ;

D. inginer ordinar cl. I Colintineanu Dimitrie, pe ziua de 18 Aprilie 1911 ;

D. inginer ordinar cl. II Pantazi George, pe ziua de 19 Iunie 1910 ;

D-nii ingineri ordinari cl. III Lecca Constantin C. și Brăescu Alexandru I., pe ziua de 1 Aprilie 1911.

Prin decretul regal No. 2.553 din 22 Iulie 1911, d. inginer Octavian Popp, absolvent al școalei politehnice din Viena, și actualmente ocupând funcțiunea de șef de secție clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, se admite în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp, recunoscându-i-se în acest grad vechimea dela 1904, 19 Februarie, data procesului-verbal al comisiunii instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 2.556 din 22 Iulie 1911, d. inginer ordinar clasa III Mihail G. Drăgănescu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 19 Maiu 1911, când a demisionat din serviciul ministerului de domenii.

Prin decretul regal No. 2.628 din 30 Iulie 1911, d. inginer stagiar Nicolae I. Popescu, aflat în cadrul detașat al corpului tehnic fiind pus în disponibilitate, pe ziua de 15 Iunie 1911, din funcțiunea ce ocupa în serviciul ministerului industriei și comerțului, este trecut, pe aceiași zi, în cadrul de disponibilitate al sus zisului corp.

### In învățămînt

Prin decretul regal No. 2.630 din 30 Iulie 1911, s'a primit demisiunea d-lui inginer Nicolae Cerkez, pe ziua de 1 Aprilie 1911, din postul de profesor ce ocupa la școala de poduri și șosele.

Prin deciziunea ministerială No. 21.449 din 21 Iulie 1911, elevii anului al IV al școalei de poduri și șosele cari nu au terminat anul acesta unele proiecte sau lucrări, sunt dispensați de completarea lor, făcîndu-li-se media de absolvire pentru diplomă sau certificat, numai după notele examenelor și lucrărilor terminate.

### In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 2.407 din 9 Iulie 1911, d. inginer ordinar clasa I Nicolae V. Stamati, actualmente aflat în serviciul di-

recțiunii generale de studii și construcțiuni, este numit pe ziua de 1 Iulie 1911, în serviciul de poduri și șosele, iar prin deciziunea ministerială No. 20.322 din 9 Iulie 1911 este atașat ca șef al serviciului de poduri și șosele din județul Vaslui.

Prin decretul regal No. 2.592 din 26 Iulie 1911, d. inginer-ordinar cl. I Nicolae Niculescu, actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, și d. inginer-ordinar cl. III Alexandru Pastia din serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, sunt trecuți, pe ziua de 1 August 1911, unul în locul celuilalt; iar prin deciziunea ministerială No. 22.081 din 26 Iulie 1911, d. Alexandru Pastia, este atașat în postul de sub-șef al serviciului de poduri și șosele al județului Dolj.

---

### **In serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni**

Prin decretul regal No. 2.406 din 9 Iulie 1911, d. inginer-șef clasa I Dimitrie Bănescu, actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, este numit pe ziua de 1 Iulie 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 2.676 din 1 August 1911, d-nii: Gheorghe T. Nicolau, Mircea I. Georgescu și Ioan V. Oltenschi, absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, sunt numiți, pe ziua de 1 August 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, și totodată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

### **In serviciul Direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă**

Prin decretul regal No. 2.554 din 22 Iulie 1911, d. inginer-ordinar cl. I Gheorghiu Cleante C., actual sub șef de secție cl. I în serviciul administrațiunii căilor ferate, este trecut, pe ziua de 19 Iulie st. n. 1911, în postul de sub-administrator al docurilor Galați, pendinte de direcția generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

## LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 2 306 din 28 Iunie se aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Fălciu, pe exercițiul 1911—1912, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarea modificare :

### *La cheltuelile bugetului extraordinar*

Lei 14.000 se adaugă la cap. I, art. I, «Construcțiuni de poduri, podețe, canale de scurgere și ziduri de sprijinire pe șosele județene, vecinale și comunale, devenind alocația acestui articol de 49.934 lei 40 bani și suprimându-se astfel excedentul bugetar.

Cu această modificare bugetele vor cuprinde :

### *Bugetul ordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 245,460, bani 54.

### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 50.934, bani 40.

Prin decretul regal No. 2.312 din 28 Iunie 1911, să aprobă bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Vaslui pe exercițiul 1911—1912, astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La cheltuelile bugetului ordinar :

Lei 24.000, suma alocațiunilor prevăzute la cap. II, § 1, art. 19, 20 și 21 pentru cumpărarea unui nou automobil, a unei trăsură cu cai și întreținerea acesteia, se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare, și se adaugă la cap. IV, art. 28, fost 31 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare» a cărui alocație va deveni astfel de 43.000

Cu aceste modificări, bugetele vor cuprinde :

### *Bugetul ordinar*

La venituri . . . . . lei 241.728, bani 19.

La cheltueli . . . . . » 231.007, » 66

Cu un excedent de lei 720, bani 53

### *Bugetul extraordinar*

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 2.363, bani 65.

---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### P E R S O N A L

#### In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 2.914 din 7 Septembrie 1911, d. inginer Ștefan Hovsepian, absolvent cu diplomă al școlii tehnice din Charlottenburg și actualmente aflat în serviciul tehnic al comunei Ploești, este admis în corpul tehnic (cadrul detașat), cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5, 8 și 46 din legea de organizare a zisului corp, recunoscându-i-se în acest grad vechimea dela 1906 Aprilie 25, data procesului-verbal al comisiunii profesionale instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

#### In serviciul de poduri și șosele

Prin decretul regal No. 3 066 din 24 Septembrie 1911, d. inginer ordinar cl. I Constantin Mărăcine, actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, este pus în retragere din oficiu conform art. 46 din legea generală de pensii și art 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic, pe ziua de 1 Octombrie 1911, pentru a-și regula dreptul la pensie.

Prin deciziunea ministerială No. 27.803 din 21 Septembrie 1911 d. inginer inspector general Iuliu Zane se numește membru în comisiunea superioară mixtă a drumurilor.

#### In serviciul Direcțiunii generale de studii și construcții

Prin decretul regal No. 2.745 din 13 August 1911, d. Mircea C. Protopopescu, absolvent cu diploma de inginer al școlii naționale de poduri și șosele, este numit pe ziua de 16 August 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și tot odată

este admis pe aceeași zi, în corpul tehnic, (cadrul ordinar), cu praul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 a zisului corp.

Prin deciziunea ministerială No. 24.140 din 16 August 1911, d. inginer ordinar cl. I George Tămășescu este confirmat în funcțiunea ce actualmente îndeplinește de șef al secretariatului și contabilității direcțiunii generale de studii și construcțiuni.

### **In serviciul Direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă**

Prin decretul regal No. 2.981 din 16 Septembrie 1911, d. inginer ordinar cl. III, Ioan S. Gheorghiu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat în activitate (cadrul ordinar) al zisului corp, pe ziua de 1 Octombrie 1911, și numit pe aceeași zi în postul vacant de inginer asistent în serviciul porturilor maritimei pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, recunoscându-i-se în gradul de inginer-ordinar cl. III o vechime de doi ani, adică timpul dela 1 Octombrie 1911, când a fost trimis de Academia română cu bursă— în străinătate, pentru studiul electro-tecnice.

### **In administrația căilor ferate**

Prin decretul regal No. 2.367 din 5 Iulie 1911, d. inginer-șef clasa II Burghel Theodor N., actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este numit, pe ziua de 16 Iulie st. n. în postul de inspector principal cl. II, în serviciul administrațiunii căilor ferate și totdeodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al zisului corp,

Prin decretul regal No. 2.409 din 9 Iulie 1911, d. inginer-ordinar cl. I Botez Teodor I., actualmente aflat în concediu nelimitat, este rechemat în activitate, în cadrul ordinar al corpului tehnic, și numit pe ziua de 16 Iulie stil nou 1911, în postul de inspector clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 2.411 din 9 Iulie, s'a primit demisiunea d-lui inginer-șef clasa I, Costin Victor, pe ziua de 16 Iulie stil nou

1911, din postul de inspector principal clasa I, ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunei căilor ferate.

Prin decretul regal No. 2.412 din 9 Iulie 1911, s'a aprobat următoarele înaintări de personal în serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1911 și anume :

D. inginer-șef clasa I Șuțu Emil N., actual inspector principal clasa II, în postul de inspector principal clasa I ;

D-nii ingineri-ordinari clasa II Șiștoveanu Grigore St., sub-șef de secție clasa III și Dimitriu George, sub-șef de secție clasa IV, în posturile de sub-șefi de secție clasa II ;

D-nii ingineri-ordinari clasa III Sorescu Mihail I și Constantinescu Toma, actuali sub-șefi de secție clasa V în posturile de sub-șefi de secție clasa IV ;

D. inginer-ordinar clasa III Minculescu Constantin, actual sub-șef de secție clasa VI, în postul de sub-șef de secție clasa IV.

Prin decretul regal No. 2.416 din 9 Iulie 1911, d. inginer-șef clasa I Wagner Alexandru, actual inspector principal clasa II în serviciul administrației căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1911, în postul de inspector principal clasa I în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.417 din 9 Iulie 1911, d. inginer ordinar clasa II Filorian Andrei actual inginer-atașat clasa III și d. inginer ordinar clasa III Botez Eugeniu I., actual inginer-atașat clasa V în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1911, cel dintîiu în postul de inginer-atașat cl. II și cel de al doilea în postul de inginer-atașat clasa IV în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.494 din 12 Iulie 1911, d-nii ingineri-ordinari clasa I, Tocilescu Alexandru V., și Georgescu Aurelian P. actuali șefi de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt încadrați, pe ziua de 16 Iulie stil nou 1911, în posturile de șefi de secție clasa II în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.550 din 22 Iulie 1911, d. inginer-șef clasa II Steopoe Dionisie, actual șef de biou tecnic clasa I la serviciul de întreținere din administrațiunea căilor ferate, este înaintat

pe ziua de 1 August stil nou 1911, în postul de inspector principal clasa II în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.558 din 22 Iulie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Tănăsioiu Victor, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este numit pe ziua de 1 August stil nou 1911, în postul de inginer-atașat clasa II la serviciul comercial din administrațiunea căilor ferate și tot odată este trecut pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.743 din 13 August 1911, d. inginer-ordinar clasa I Berlescu Alexandru C., actual inginer atașat la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este numit pe ziua de 16 August stil nou 1911, în postul de șef de secție cl. II la serviciul de întreținere din aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 2.821 din 22 August 1911, d. inginer-ordinar clasa III Marcian Petre, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este numit pe ziua de 1 Septembrie st. n. 1911, în postul de subșef de secție, clasa IV, în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată este trecut, pe aceeași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.859 din 31 August 1911, d-nii Condurățeanu Mircea, Ulescu Alexandru I. și Cosminschi Mihail N. absolvenți cu diplomă ai școlii naționale de poduri și șosele, sunt uumiți, pe ziua de 1/14 Septembrie 1911, în postul de inginer-atașat la serviciul reconstrucțiunii și consolidării podurilor din administrațiunea căilor ferate și totdeodată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar cl. III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal No. 2.916 din 7 Septembrie 1911, d. Bușilă Ioan, absolvent cu diploma de inginer al școlii naționale de poduri și șosele, este numit pe ziua de 1 Septembrie stil nou 1911, în postul de sub-șef de secțiune la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate, și totdeodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer cl. III, conform art. 5 și 6 al zisului corp.



---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### P E R S O N A L

---

#### In corpul' tehnic

Prin decretul regal No. 3.120 din 1 Octombrie 1911, d. inginer ordinar clasa III Nicolae Andronescu, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, fiind numit în serviciul tehnic al Primăriei Turnu-Severin, este rechemat în cadrul de activitate (cadrul detașat), conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal No. 3.121 din 1 Octombrie 1911, d. inginer ordinar clasa II Marcel Djuvara, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, este trecut în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 1 Septembrie 1911, când a demisionat din serviciul ministrului industriei și comerțului.

#### In administrația centrală a Ministerului

Prin decretul regal No. 3.118 din 1 Octombrie 1911, d. Teodor Tănăsescu, actual subdirector în administrațiunea centrală a ministerului, retribuit cu 550 lei lunar, este înaintat pe ziua de 1 Octombrie 1911, în aceeași calitate, cu salariu lunar de 600 lei, plătindu-i-se diferența de 50 lei din alocația prevăzută în buget la cap. II, art. 6.

#### In serviciul de poduri și șosele

Prin deciziunea ministerială No. 29.198, din 1 Octombrie 1911, d. inginer ordinar clasa III Grigore G. Penescu, actual subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Dâmbovița, este numit pe ziua de 1 Octombrie 1911, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Olt, în locul vacant.

## In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 2.913 din 7 Septembrie 1911 s'a aprobat următoarele numiri pentru schimbarea de titlu, în personalul din serviciul administrației căilor ferate. pe ziua de 16 Septembrie stil nou 1911 și anume :

D. inginer inspector general cl. I Ottolescu Scarlat, actual șef al serviciului lucrărilor noi, în postul de director al aceluiaș serviciu ;

D. inginer inspector general cl. II Gheorghiu Ștefan, actual șef al serviciului pentru construcțiunea și consolidarea podurilor, în postul de director al aceluiaș serviciu ;

D. inginer inspector general cl. II Baiulescu Romulus și d. inginer-șef cl. I Cerckez Christodulo Nicolae, actuali subșefi de serviciu la serviciul lucrărilor noi, în posturile de subdirector, la acelaș serviciu

D. inginer-șef cl. I Dumitrescu Anghel, actual subșef de serviciu la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor, în postul de subdirector la acelaș serviciu.

---

Prin decretul regal No. 2.982 din 16 Septembrie 1911, d. inginer ordinar cl. II Ștefănescu Mihail, actual subșef de secție cl. I în serviciul administrațiunii C. F. R., este înaintat, pe ziua de 16 Septembrie st. n. 1911, în postul de șef de secție cl. II în aceeași administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 3.069 din 24 Septembrie 1911, d. inginer Alexandrescu Dumitru Th. absolvent cu diplomă al școalei tehnice superioare din Berlin fiind numit pe ziua de 19 Iulie (1 August 1911), în serviciul administrațiunii C. F. R., este admis pe aceeași zi în corpul tehnic (cadru ordinar) cu gradul de inginer-ordinar cl. III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 3.070 din 24 Septembrie 1911, d. inginer ordinar clasa I Rapoțeanu Dragomir, actual șef de secție clasa II în serviciul exterior de întreținere din administrațiunea căilor ferate este numit pe ziua de 1/14 Octombrie 1911, în postul de inspector clasa II la serviciul exterior de mișcare din aceeași administrațiune.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Maiu 1911/1912, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910/1911 și 1909/910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE				
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912	
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI	
1909/910	MARTIE	3.477	2.464.936	60.364	4.165.311	6.690.611	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.989.586	
1910/911			3.121.345	63.456	3.818.101	7.002.902					<i>Maiu</i>
1911/912			3.108.787	70.157	5.570.468	8.749.412					
1909/910	Luna Maiu din anul 1911/912 prezintă o diferență de :		+ 643.851	+ 9.793	+ 1405157	+ 2.058.801	<i>Iulie</i>				
1910/911			- 12.558	+ 6.701	+ 1752367	+ 1.746.510	<i>August</i>				
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie pînă la finele lunii Maiu											
1909/910	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Maiu	3.477	5.092.766	122.105	7.934.109	13.148.980	<i>Septembrie</i>				
1910/911			5.443.594	129.865	7.875.087	13.448.546	<i>Octombrie</i>				
1911/912			5.725.233	141.923	9.821.743	15.688.998	<i>Noembrie</i>				
1909/910	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Maiu 1911/912 prezintă o diferență de :		+ 632.566	+ 19.818	+ 1887634	+ 2.540.018	<i>Decembrie</i>				
1910/911			+ 281.738	+ 12.058	+ 1946656	+ 2.240.452	<i>Ianuarie</i>				
							<i>Februarie</i>				
							<i>Martie</i>				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Iunie 1911|1912, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE				
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912	
			LEI	ELI	LEI	EEI	LEI	LEI	LEI		
1909 910	Iunie	3.477	2.257.358	72.828	4.167.086	6.497.272	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.939.586	
1910 911			2.473.189	76.071	3.778.704	6.327.964					<i>Mai</i>
1911 912			2.650.118	101.079	5.071.650	7.822.847					
1909 910	Luna Iunie din anul 1911 912 prezintă o diferență de :	+ 392.760	+ 28.251	+ 934.564	+ 1.325.575						
1910 911		+ 176.929	+ 25.008	+ 129.294	+ 1.494.883						
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Iunie											
1909 910	Dela 1 Aprilie pînă 30 Iunie	3.477	7.850.124	194.983	12.101.195	19.646.252					
1910 911			7.916.783	205.936	11.653.791	19.776.510					
1911 912			8.375.450	248.002	14.893.393	23.511.845					
1909 910	Veniturile dela la 1 Aprilie pînă la 30 Iunie 1911 1912 prezintă o diferență de :		+ 1025326	+ 48.069	+ 2792198	+ 3.865.593					
1910 911			+ 458.667	+ 37.066	+ 323962	+ 3.239.662					

---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### PERSONAL

#### In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3.288 din 7 Octombrie 1911, d-l Gheorghe Fratoșțeanu, absolvent cu diplomă de inginer a Academiei de mine din Freiberg, este admis în corpul tehnic (cadru detașat), cu gradul de inginer stagiar, conf. art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 1 Aprilie 1911, când a fost numit în serviciul ministerului industriei și comerțului.

Prin decretul regal No. 3.324 din 19 Octombrie 1911, d-l Inger stagiar Iosif Bălășescu, aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, fiind numit pe ziua de 6 Aprilie 1911, în serviciul ministerului de finanțe, în postul de șel al marcării obiectelor fabricate din metale prețioase, este rechemat, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadru detașat) al sus-zisului corp.

---

#### In învățămînt

Prin deciziunea ministerială No. 30.446 din 13 Octombrie 1911, sunt admiși, ca elevi regulați în anul I a școlii naționale de poduri și șosele, următorii elevi și anume :

Manoilescu Mihail I., Vasilescu Ioan, Nicolau Pompiliu, Protopopescu Ioan, Cotovu Virgiliu B., Strugariu Marin, Mironescu Aurelian Em., Manughevici Ifrim, Șeibulescu Alexandru I., Daraban Ioan, Rășcanu Aurelian G., Nicolau Victor I., Bănărescu Marin, Mititelu Ioan C., Passan Adam T., Stamatescu Gheorghe I., Ghisdăvescu Aurelian T., Ivănceanu Nicolae D. și Stoica Gheorghe.

D-l Fridman Dimitrie D., licențiat în matematici dela universitatea din București, se admite tot ca elev regulat în anul I al

scoalei de poduri și șosele, conform art. 17 din regulamentul acestei școli.

Prin deciziunea ministerială No. 30.895 din 18 Octombrie 1911, sunt admiși ca elevi, în școala de conductorii-desenatori de pe lângă școala națională de poduri și șosele, d-nii :

Tănăsescu Constantin G., Drăghicescu Ion N., Dumitru Stelian N., Tomescu Dumitru N., Mihăescu Vasile G., Vitcu Mihail N., Frumușeanu Ștefan I., Gheorghescu Ermil G., Lazaride Dumitru T., Jonescu Mihail G., Mocanu Dumitru V., Stan Marin D., Klein Maximilian, Ciubuc Ispas C., Eftimie Petre V., Enea Vasile A., Butunoiu Gheorghe A., Stroescu Constantin, Teodorescu Gheorghe P., Nijanschovschi Leon și Ianculescu Petre.

Prin deciziunea ministerială No. 30.896 din 18 Octombrie 1911, sunt admiși ca elevi, în anul preparator a școalei naționale de poduri și șosele, d-nii :

Mareș Teodor, Mereuța Valeriu, Vasiliu Eugeniu, Marino Constantin, Saegiu Emil, Văleanu Iacob, Tomescu Ion, Ghervescu Vasile, Barbaiani Aristide, Davidescu Constantin G., Teodorescu Constantin, Nicolau Mihail, Pirvu Traian, Romniceanu Mihail, Petrină Artemis, Gabrielescu Aurelian, Neicu Simion, Portocală Mihai, Dănulescu Grigore, Teodor Radu, Odobescu Andrei, Săvescu Victor, Gold Spiru, Dumitru I., Nicolae Ștefan, Vasilache Ion, Mihalache Mihail, Cernătescu Aurel și Davidescu Lazăr.

### **In serviciul Direcțiunii Generale de studii și construcții**

Prin decretul regal No. 3.240 din 12 Octombrie 1911, d-nii Constantin N. Rădulescu și Constantin Ștefănescu-Nica, absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, pe ziua de 10 Octombrie 1911, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și tot-odată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadruul orginar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea zisului corp.

Prin deciziunea ministerială No. 29.647 din 6 Octombrie 1911, d-l Margulis Gherșin M., absolvent cu diplomă a școalei naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 10 Octombrie 1911, în

postul de inginer în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni.

### **In administrația căilor ferate**

Prin decretul regal No. 3.071 din 24 Septembrie 1911, d. inginer ordinar clasa II Calotescu Grigore N., actual subinspector clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1911, în postul de inspector clasa II în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.073 din 24 Septembrie 1911, d. inginer ordinar cl. III. Panaitopol George, actual inginer-atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este numit, pe ziua de 22 Septembrie st. n. 1911, în postul de subinspector cl. IV în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.205 din 11 Octombrie 1911, d-l Cantuniar Ioan N., absolvent cu diplomă al școalei politehnice din Darmstadt, este numit, pe ziua de 22 Septembrie 1911, în postul de inginer atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate și tot odată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III. conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

### **BUDGETE ȘI CREDITE**

Prin decretul regal No. 3.114 din 30 Septembrie 1911, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului ordinar al drumurilor județului Neamțu pe exercițiul 1911—1912 următoarele modificări :

- Lei 5.000 se reduc dela art. 10 «Întreținerea șoselelor județene, etc.», care lasă economie ;
- » 4.000 idem art. 11 «Idem a șoselelor vicinale și comunale, etc.», idem ;
- » 3.000 idem art. 12 «Pentru construcția, întreținerea și repararea podurilor pe șoselele județene», idem ;
- » 1.200 idem art. 14 «Pentru construcția, întreținerea și repararea cantoanelor pe șoselele județene», idem ;

Lei 1.200 idem art. 15 «Idem pe șoselele vicinale și comunale», idem ;

» 680 întreaga alocație dela art. 17 «Pentru pepiniere și plantațiuni, etc.», care rămâne neintrebuințată, se suprimă.

Lei 15.080 total care se adaugă la art. 13 «Pentru construcția, întreținerea și repararea podurilor, podețelor, etc. pe șoselele vicinale și comunale».

Prin decretul regal No. 3.418 din 27 Octombrie 1911 se deschide pe seama ministerului lucrărilor publice un credit suplimentar de lei 260.000, la cap. V, art. 19 din bugetul exercițiului curent 1911,912, pentru lucrări de reparațiuni și reconstrucțiuni de poduri, șosele, cantoane, etc.

## M A T E R I A L

### In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 3.082 din 24 Septembrie 1911 s'a aprobat oferta Societății anonime pentru import și export, fostă «Comptoar Franco-Român», pentru furnizarea a 8 vagoane Gr, 4 vagoane K, fără frină și 4 vagoane K, fără frină, franco de transport în una din stațiile de frontieră a căilor ferate române, și se încuviințează prefectura județului Prahova ca să încheie cu acea societate cuvenitul contract în marginile sumei totale de lei 60.152

Plata se va face din sumele alocate la art. 1, 2 și 3 ale bugetului extraordinar al căii ferate Ploești-Văleni pe exercițiul 1911—1912.



---

# BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

---

## PARTEA ADMINISTRATIVĂ

---

### PERSONAL

#### In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3.446 din 28 Octombrie 1911, d. inginer-ordinar clasa III Grigore M. Vulcănescu actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, este rechemat la cadrul activitate (cadrul detașat), conform art. 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 13 Octombrie 1911, cînd a fost numit în serviciul tehnic a comunei Turnu-Severin.

Prin decretul regal No. 3.652 din 17 Noembrie 1911 au fost înaintați în grad, pe ziua de 16 Noembrie 1911, următorii d-ni ingineri, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat, al căror nume urmează :

#### LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA I

D. Checais Alexandru, inspector principal clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1905, Mai 10.

D. Duperrex Edgard, din serviciul ministerului agriculturii și domeniilor Statului, avînd gradul de inginer-șef clasa II de la 1907, Maiu 10.

#### LA GRADUL DE INGINER ȘEF CLASA II

D. Arbore Ioan, șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I de la 1897, Maiu 1.

#### LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 1.727 din 5 Maiu 1911)

#### *Al treilea rînd la alegere*

a) D. Lăzărescu Constantin, șef de secție în serviciul de con-

strucțiune și de exploatare al portului Constanța, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II de la 1908 Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINFR-ORDINAR CLASA II  
(urmare la acelaș decret)

b) D. Dessilă Virgiliu St., inginer-atașat clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III de la 1907, Decemvrie 19.

Prin decretul regal No. 3.706 din 23 Noemvrie 1911 au fost înaintați în gradul de inginer-ordinar clasa II. pe ziua de 16 Noemvrie 1911. următorii d-ni ingineri din cadrul ordinar al corpului tehnic, al căror nume urmează :

(Urmare la decretul No. 3.652 din 17 Noemvrie 1911)

*Al cincilea rînd la vechime*

D. Orzescu Constantin, subșef de secție clasa III la căile ferate. avînd gradul de inginer-ordinar clasa III de la 1905, Maiu 10.

*Al șaselea rînd la alegere*

a) D. Stoica Victor V., șef de secție în serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer ordinar clasa III de la 1907, Septemvrie 15 ;

b) D. Popescu Agripa, inginer atașat clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III de la 1908, Septemvrie 3.

*Al șaselea rînd la vechime*

D. Samfirescu Victor, subșef de secție clasa IV la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III de la 1896, Iulie 1.

Prin decretul regal No. 3.725 din 24 Noemvrie 1911, s'a recunoscut d-lui inginer Eugeniu N. Ștefănescu, vechimea cerută în gradul de inginer-ordinar clasa I, dîndu-i se dreptul de a fi înscris pe tabloul de înaintare la gradul inginer-șef clasa II.

Prin deciziunea ministerială No. 36.834 din 17 Decemvrie 1911, d. inginer-ordinar clasa III Alexandru Pastia, subșeful serviciului de poduri și șosele din județul Dolj, este trecut în pozițiune de neactivitate, pe ziua de 1 Decemvrie 1911, și cu dreptul de a beneficia numai de jumătate leafa gradului său, pe timp de 3 luni, de la data mai sus arătată, conform art. 25 din regulamentul legii pentru organizarea corpului tehnic.

## **In serviciul Direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă**

---

Prin decretul regal No. 3.410 din 25 Octomvrie 1911, d. căpitan Mihăilescu Ion este numit. pe ziua de 1 Octomvrie 1911, în postul de căpitan clasa II comandant de vapor, cu salariul lunar de 450 lei, la serviciul de navigațiune maritimă, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și căilor de comunicațiune pe apă, în locul d-lui locotenent comandor Păun Constantin, care s'a rechemat în cadrele marinei militare pe ziua de 1 Septemvrie 1911.

Prin decretul regal No. 3.500 din 4 Noemvrie 1911, d. inginer-ordinar clasa III Protopopescu Mircea, din serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, este trecut, pe ziua de 1/14 Noemvrie 1911, în postul de inginer asistent în serviciul construcțiunii și exploatării porturilor maritime, dependinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, retribuit cu leafa gradului și 150 lei diurnă pe lună, care se va plăti din creditul extraordinar de 3.000.000 lei, acordat prin decretul regal No. 1.372 din 16 Aprilie 1911, pentru continuarea lucrărilor portului Constanța.

## **In administrația căilor ferate**

Prin decretul regal No. 3.354 din 21 Octomvrie 1911, d. inginer-ordinar clasa II Radovici Alexandru G., actual subșef de secțiune în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, este trecut, pe ziua de 1 Noemvrie stil nou 1911, în calitate de subșef de secție clasa II în serviciul exterior de întreținere din aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.409 din 25 Octomvrie 1911, d. Păunescu Constantin C., absolvent cu diplomă al școlii politehnice federale din Zürich, este numit, pe ziua de 16 Octomvrie stil nou 1911, în postul de sub-șef de secție clasa VI în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal No. 3.499 din 4 Noemvrie 1911, d. Abramovici Natan, actual inspector principal clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1 Noemvrie stil

nou 1911, în postul de inspector principal clasa I, în aceeași administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 3.503 din 4 Noemvrie 1911, d. Ionomu Ionel R., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele este numit, pe ziua de 15/28 Octomvrie 1911, în postul de inginer atașat la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate și totodată este admis, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

---

Prin decretul regal No. 3.539 din 7 Noemvrie 1911, d. inginer-șef clasa II Cratero Maximilian actual inspector clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 16 Noemvrie stil nou 1911 în postul de inspector principal clasa III în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.581 din 12 Noemvrie 1911, d. Anghelescu Gheorghe N., absolvent cu diplomă a școalei speciale de geniu civil, arte și manufacturi din Gand, este numit pe ziua de 16 Noemvrie stil nou 1911 în postul de sub-șef de secție clasa VI în serviciul administrațiunii căilor ferate.

---

Prin decretul regal No. 3.582 din 12 Noemvrie 1911, d. inginer ordinar clasa I Potârcă Opran, actual sub-șef de secție clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat pe ziua de 1 Noemvrie stil nou 1911 în postul de sub-șef de secție clasa I în aceeaș administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 3.585 din 12 Noemvrie 1911, d. inginer ordinar clasa III Christescu Ioan, actual inginer atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, este numit pe ziua de 1 Noemvrie stil nou 1911 în postul de subinspector clasa IV în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 3.651 din 17 Noemvrie 1911, d-nii Negulescu Constantin G., și Roșianu Ioan N., actuali ingineri-asistenți, și d. Roșu Alexandru A., actual inginar ordinar clasa II în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, sunt înaintați, pe

ziua de 16/29 Noemvrie 1911, în posturile de șef de secție la acelaș serviciu.

---

Prin decretul regal No. 3.777 din 28 Noemvrie 1911, d. Mateescu Dumitru I., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, este numit, pe ziua de 21 Octomvrie/3 Noemvrie 1911, în postul de subșef de secțiune la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și, totodată, este admis, pe aceeaș zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea pentru organizarea suszizului corp.

---

Prin decretul regal No. 3.961 din 12 Decemvrie 1911, d. inginer ordinar clasa I Dumitrescu Constantin, actual inginer atașat la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor din administrațiunea căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 1/14 Ianuarie 1912, în postul de șef de secție la acelaș serviciu.

---

Prin decretul regal No. 4.094 din 22 Decemvrie 1911, d. inginer-șef clasa II Cartero Maximilian, actual inspector principal clasa III și d. Crapellianu Constantin A., actual șef de secție clasa III, în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Decemvrie stil nou 1911, cel dintii în postul de inspector-principal clasa II și cel de al doilea în postul de șef de secție clasa II în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 4.095 din 22 Decemvrie 1911, d. inginer șef clasa I Checais Alexandru, actual inspector principal clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, este înaintat, pe ziua de 16/29 Noemvrie 1911, în postul de inspector principal clasa I, în aceeași administrațiune.

---

Prin decretul regal No. 4.096 din 22 decemvrie 1911, d. inginer stagiar Pop Octavian N., actual șef de secție clasa II și d. inginer-ordinar clasa II Constantinescu Nicolae, actual subșef de secție clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 16 Decemvrie stil nou 1911, cel dintii în postul de inspector clasa II și cel de al doilea în postul de șef de secție clasa II în aceeași administrațiune.

Prin deciziunea ministerială No. 35.911 din 9 Decembrie 1911 d. Löbel Titu Liviu, absolvent cu diplomă a Academiei de mine din Freiberg, este numit pe ziua de 1 Decembrie st. n. 1911, în postul de subșef de secție clasa VI, în serviciul administrațiunii căilor ferate.

## B U D G E T E

Prin decretul regal No. 3.504 din 4 Noembrie 1911, se aprobă a se face la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Tulcea, pe exercițiul 1911—1912, următoarele modificări:

Lei 8.000 se suprimă de la art. 1 «construirea de dependințe, etc.» în localul propriu al serviciului tehnic, cari nu se execută în anul curent.

Lei 4.000 se reduc de la art. 2 «construire de puțuri, alimentări cu apă, etc., idem.

Lei 12.000 total, care se adaugă la art. 4 «pentru construcțiuni de șosele și poduri», devenind alocația acestui articol de 24.000 lei.

Prin decretul regal No. 3.569 din 10 Noembrie 1911, se aprobă a se introduce în bugetul drumurilor județului Râmnicu-Sărat pe exercițiul 1911—1912, următoarele modificări:

### LA VENTURI

Lei 3.600 se adaugă la art. 1 «Zecimi asupra impozitului funciar»:

Lei 2.000 idem art. 2 «Zecimi asupra impozitului de patentă»;

Lei 1.500 idem art. 3 «Zecimi asupra impozitului de licență».

### LA CHELTUELI

Lei 7.100 se adaugă la art. 26 «Fond pentru deschideri de credite suplimentare și extraordinare», a cărui alocație va deveni ast-fel de lei 26.681, bani 60.

Prin decretul regal No. 3.602 din 14 Noembrie 1911, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Muscel pe exercițiul 1911—1912, următoarele modificări:

Lei 9.000 se reduc de la art 1, modificându-i se și redacția ast-fel: «Pentru construcțiunea locuinței conductorului din Mihăești și cumpărarea terenului acelei construcțiuni» ;

Lei 7.000 se adaugă la art. 2 «Poduri și podețe din nou pe șoseaua județeană, etc.», devenind alocația acestui articol de 64.000 lei.

Lei 2.000 idem la art. 4, adăugându-i se la finele redacției și cuvintele : «și plata unei părți din costul automobilului».

Prin decretul regal No. 3.714 din 23 Noemvrie 1911, se aprobă a se introduce în bugetul ordinar al drumurilor județului Argeș, pe exercițiul 1911 1912, următoarele modificări :

#### LA VENITURI

Lei 3.473, bani 20 se înscrie sub un nou articol cu No. 10 și cu redacțiunea : «Din sume disponibile consemnate sub recepsele No. 19.267/903, 12.950/905, 9.197/906 și 5.571/906. cuprinzându-se în această sumă și procentele aferente, aproximativ 300 lei».

#### LA CHELTUELI

Lei 1.775 se reduc de la art. 4, «Material pentru serviciul tehnic etc.», care lasă economie ;

Lei 5.248, bani 20 se adaugă la art. 20, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetul ordinar va cuprinde :

Atit la venituri cât și la cheltueli lei 266.803, bani 20.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Iulie 1911/912, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910/911 și 1909/910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909/910	Iulie	3477	2.883.993	129.304	4.950.270	7.963.567	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.415.644	6.939.586
1910/911			3.159.552	137.056	4.934.926	8.231.534	<i>Mai</i>	6.690.611	7.022.902	8.749.112
1911/912			3.351.480	143.373	5.338.821	8.833.674	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.961	7.822.848
1909/910	Luna Iulie din anul 1911/912 pre- zintă o diferență de :		+ 467.187	+ 14.069	+ 388.551	+ 870.107	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910/911			+ 191.928	+ 6.317	+ 403.895	+ 602.140	<i>August</i>			
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Iulie							<i>Septembrie</i>			
1909/910	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Iulie	3477	10.231.117	324.237	17.051.165	27.606.519	<i>Octombrie</i>			
1910/911			11.076.335	342.392	16.588.717	28.068.044	<i>Noembrie</i>			
1911/912			11.726.930	386.375	19.222.211	32.315.519	<i>Decembrie</i>			
1909/910	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Iulie 1911/912 prezintă o diferență de :		+ 149.813	+ 62.138	+ 318.064	+ 4.735.700	<i>Ianuarie</i>			
1910/911			+ 650.595	+ 43.383	+ 364.497	+ 4.337.475	<i>Februarie</i>			
							<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.



**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C F. R.**  
pe luna August 1911|912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909 910	1910 911	1911 912
			LEI	LEI	LEI	LEI		LEI	LEI	LEI
1909 910	August	3477	2.810.241	111.992	5.543.802	8.466.035	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910 911			3.104.166	120.681	6.789.299	10.014.149	<i>Mai</i>	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911 912			3.138.368	128.452	6.816.809	10.083.629	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909 910	Luna August din anul 1911 912 prezintă o diferență de:		+ 378.127	+ 16.460	+1273007	+ 1.617.594	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910 911			+ 34.202	+ 7.768	+ 27.510	+ 69.480	<i>August</i>	8.466.035	10.014.149	10.083.629
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii August							<i>Septembrie</i>			
							<i>Octombrie</i>			
							<i>Noembrie</i>			
							<i>Decembrie</i>			
1909 910	Dela 1 Aprilie până la 31 August	3477	13.044.358	436.229	22.595.267	36.075.854	<i>Ianuarie</i>			
1910 911			14.180.501	463.676	23.378.016	38.022.193	<i>Februarie</i>			
1911 912			14.865.298	514.827	27.049.023	42.429.148	<i>Martie</i>			
1909 910	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 August 1911 912 prezintă o diferență de:		+182094	+ 78.598	+4453756	+ 6.353.294				
1910 911			+ 684.797	+ 51.151	+3671007	+ 4.496.955				

NOTA. Transporturile de regle nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Septembrie 1911/1912, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910/1911 și 1909/910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL veniturilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Marfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909/910	Septembrie	3.477	2.813.107	118.026	5.039.407	7.940.540	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.939.586
1910/911			2.955.891	129.964	6.860.094	9.945.949	<i>Mai</i>	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911/912			3.250.421	162.116	6.947.389	10.359.926	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909/910	Luna Septembrie din anul 1911/912 prezintă o diferență de :		+ 437.314	+ 44.090	+ 1937982	+ 2.419.386	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910/911			+ 294.530	+ 32.152	+ 87.295	+ 113.977	<i>August</i>	8.466.035	10.014.149	10.083.626
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie pînă la finele lunii Septembrie							<i>Septembrie</i>	7.940.540	9.945.949	10.359.929
							<i>Octombrie</i>			
							<i>Noembrie</i>			
							<i>Decembrie</i>			
1909/910	Dela 1 Aprilie pînă la 30 Sept.	3.477	15.857.465	551.255	27.604.671	7.940.540	<i>Ianuarie</i>			
1910/911			17.136.392	593.640	30.238.110	9.945.949	<i>Februarie</i>			
1911/912			18.115.719	676.913	33.996.412	10.359.926	<i>Martie</i>			
1909/910	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Sept. 1911-912 prezintă o diferență de :		+ 2258254	+ 122.688	+ 6391738	+ 2.419.386				
1910/911			+ 979.327	+ 83.313	+ 3758302	+ 413.977				

NOTA. Transporturile de regie nu se scutesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.  
pe luna Octombrie 1911|1912, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910|911 și 1909|910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909 910	Iunie	3.477	2.571.341	92.520	5.096.878	7.760.739	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.641	6.939.586
1910 911			2.938.369	107.526	6.084.391	9.130.286	<i>Mai</i>	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911 912			2.995.685	119.675	6.027.100	9.142.760	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909 910	Luna Octombrie din anul 1911 912 pre- zintă o diferență de :		+ 424.344	+ 27.155	+ 930.522	+ 1.382.021	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.534	8.833.674
1910 911			+ 57.316	+ 12.119	- 56.991	+ 12.474	<i>August</i>	8.466.035	10.014.119	10.083.629
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b>							<i>Septembrie</i>	7.940.540	9.945.949	10.359.926
veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Octombrie							<i>Octombrie</i>	7.760.739	9.130.286	9.142.760
							<i>Noembrie</i>			
1909 910	Dela 1 Aprilie până 31 Oct.	3.477	18.428.806	646.775	32.701.552	51.777.133	<i>Decembrie</i>			
1910 911			20.074.761	701.166	36.332.501	57.098.428	<i>Ianuarie</i>			
1911 912			21.111.404	796.618	41.023.812	61.931.834	<i>Februarie</i>			
							<i>Martie</i>			
1909 910	Veniturile dela la 1 Aprilie până la 31 Oct. 1911 1912 prezintă o diferență de :		+ 2682598	+ 149.843	+ 7322260	+ 10.154.701				
1910 911			+ 1036643	+ 95.452	+ 3701311	+ 4.833.406				

**SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.**  
pe luna Noemvrie 1911/912 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1910/911 și 1909/910

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu- rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1909/910	1910/911	1911/912
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1909/910	Noemvrie	3477	2.462.833	81.865	4.649.028	7.193.726	<i>Aprilie</i>	6.458.369	6.445.644	6.930.586
1910/911			2.910.696	88.974	5.921.607	8.921.277	<i>May</i>	6.690.611	7.002.902	8.749.412
1911/912			3.135.867	88.253	6.519.268	9.743.288	<i>Iunie</i>	6.497.272	6.327.964	7.822.847
1909/910	Luna Noemvrie din anul 1911/912 prezintă o dife- rență de :		+ 673.034	+ 6.388	+ 187024	+ 2.549.66	<i>Iulie</i>	7.963.567	8.231.531	8.833.674
1910/911			+ 225.171	+ 7.1	+ 597.661	+ 822.111	<i>August</i>	8.166.035	10.014.149	10.083.629
<b>RECAPITULAȚIUNEA</b> veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Noemvrie						<i>Septembrie</i>	7.940.540	9.945.949	10.359.926	
1909/910	De la 1 Aprilie până la 30 Noemvrie	3477	20.891.639	728.640	37.350.580	58.970.859	<i>Octombrie</i>	7.760.739	9.130.286	9.142.760
1910/911			22.985.457	790.140	42.244.108	66.019.705	<i>Noemvrie</i>	7.193.726	8.921.277	9.743.388
1911/912			24.247.271	884.871	46.543.080	71.675.222	<i>Decembrie</i>			
1909/910	Veniturile de la 1 Aprilie pînă la 30 Noemvrie 1911/912 prezintă o diferență de :		+ 3355632	+ 156.181	+ 9192500	+ 12.704.363	<i>Ianuarie</i>			
1910/911			+ 1261814	+ 91.721	+ 4298972	+ 5.655.517	<i>Februarie</i>			
							<i>Martie</i>			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.







