

Mai toastează încă D-l *Dîma* pentru familiile membrilor, după care D-l Vice-președinte declară banchetul sfârșit dîndu-ne întîlnire pentru anul viitor.

Victor V. Stoica
Inginer

O lămurire. — Din partea d-lui Inginer *H. Lăzărescu*, șeful serviciului motoarelor termice la Societatea „Steaua Română” din Cîmpina, primim o întîmpinare în care ne arată că cele cuprinse în articolele publicate de d-l Inginer *C. Văideanu*, în cele din urmă 2 numere a *Buletinului*¹⁾ asupra motoarelor Diesel, au mai fost publicate și în *Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure* (No. 32 din 12 August 1911) de către d-l Dr. ing. *A. Năgel*, profesor la Școala politehnică din Dresda. Autorul articolelor publicate în *Buletin*, înștiințat de această întîmpinare, ne comunică cum că pentru întocmirea acelor articole s'a servit atît de articolul d-lui *A. Năgel*, cît și de memoriul d-lui Dr. ing. *R. Diesel* și de articolul d-lui Dr. *Walter Mentz*, din Danzig, publicate în „Extrasul special al Societății inginerilor germani, relativ la motorii cu combustie internă” în 1911, și că numai din o scăpare de vedere nu s'au făcut citatele din lucrările consultate pentru prelucrarea acelor articole.

Pentru satisfacerea cererilor ce ni s'au făcut, considerăm o datorie de a publica lămuririle de mai sus, dînd prin aceasta și izvoarele ce ar putea fi consultate de camarazii ce doresc a studia mai de aproape chestiunile arătate de d-l *C. Văideanu* în articolele sale.

Redacția.

Necesitățile căilor ferate. — Față cu creșterea din ce în ce mai mare a traficului, de tot felul, a drumurilor noastre de fier, lipsurile de : material rulant, ateliere de reparații, linii în stații, magazii de depozitare, utiliaj pentru manipularea repede a mărfurilor, se simt din ce în ce mai mult, făcînd a suferi întreaga industrie și mișcare comercială a țării. Dezvoltarea traficului căilor ferate²⁾ s'a făcut în o proporțiune mult mai

1) *Buletinul Societății Politehnice*, vol. XXVIII pag. 706-714 și pag. 775-793.

2) Pentru a se pune în evidență creșterea traficului pe C. F. R., menționăm diferitele venituri pe anii 1906/07 și 1911/1912, după cifrele publicate de administrația căilor ferate române :

	<u>1906/07</u>	<u>1911/12</u>
Calatori	25.165.106	38.343.070
Bagaje	797.933	1.188.083
Mărfuri	48.172.770	68.072.862
Diverse	<u>2.740.428</u>	<u>3.343.903</u>
Total	76.876.237	110.947.920

mare decît sumele ce au fost puse la dispozițiunea acestei administrații pentru ași dezvolta mijloacele de deservire a acestui trafic crescînd. Cu toate repetatele cereri, prin rapoarte documentate, ce Direcțiunea generală C. F. R., le-a făcut, statul Român a acordat foarte puține sume din însemnatele excedente cu cari s'au cifrat bugetele în ultimii ani de belsug, și cari de multe ori au fost întrebuițate pentru acoperirea unor cheltueli mai puțin folositoare economiei generale a țării, decît ar fi fost dacă se acordau căilor ferate. Anii buni agricoli ce s'au succedat au îngreuiat mult serviciul drumurilor de fier, față cu mijloacele ce le posedau, iar beneficiile ce au rezultat nu au putut fi întrebuițate pentru ameliorarea celui mai important organ pentru dezvoltarea economică normală a țării.

În urma ultimului raport prezentat de Direcțiunea generală C. F. R. în 1911 ¹⁾, prin care arătînd nevoele urgente, se cerea suma de 105.041.740 lei, s'a acordat o sumă de 16 milioane, sumă destul de neînsemnată, față cu numeroasele trebuinți, și a cărui efect nu se va putea simți decît la terminarea lucrărilor și construirei materialului rulant comandat. Cum nevoiele se simt din ce în ce mai mult, d-l *A. Cottescu*, directorul general al căilor ferate române, a prezentat, anul acesta, un nou raport către Ministerul de lucrări publice ²⁾, documentînd cererea unei sume de 120.572.000 lei pentru acoperirea cheltueleur absolut necesare pentru trebuințele actuale ale drumurilor de fier. Natura că această sumă ar trebui să fie urmată și de alte sume, în anii următori pentru a se putea ameliora serviciul transporturilor și menține la nivelul cerut de dezvoltarea mereu crescîndă a dezvoltării țării.

Suma cerută de Direcțiunea generală C. F. R. prin raportul de anul acesta se repartizează în modul următor:

Vagoane de călători (314 vagoane diferite)	5.649.000 lei
„ de mărfuri (3.300 vagoane diferite)	14.500.000 „
Locomotive (160 locomotive de diferite categorii)	13.675.000 „
Îmbunătățiri și măriri de ateliere pentru reparațiuni	13.600.000 „
Sporirea depozitelor de mașini și instalațiunile lor	7.470.000 „
Consolidarea căiei și podurilor	16.315.000 „
Dublarea liniilor Buzău-Brăila: Barboși-Galați și Mărășești	
Tecuciu cu podurile peste Siret și Șușița	11.600.000 „
Halte noi pentru încrucișarea trenurilor	1.530.000 „
Îmbunătățiri prin gări	25.460.000 „
Magazii, cheuri de încărcare etc.	3.807.000 „
Instalații de siguranță	3.910.000 „
Clădiri pentru personal	3.035.000 „

1) Analiza acestui raport este făcută în *Buletinul Societății Politecnice* vol. XXVII pag. 838 — 843.

2) Raportul Direcțiunii generale a C. F. R. No. 109982 din 19 Septembrie 1912, prezentat D-lui Ministru al Lucrărilor Publice. Acest raport, împreună cu raportul de anul trecut, este publicat în o broșură de 60 pagini.

Afară de aceste cheltuieli, raportul cuprinde o parte finală, în care se arată necesitatea construirii unei gări centrale, actuala gară de Nord, cu amenajările făcute în ultimul timp, ne putînd satisface serviciul decît cel mult cîți-va ani, și bazat pe considerațiunile de ordin tehnic, concluzia la care se ajunge este de a se construi gara centrală pe vechiul amplasament ales, pe cheiul Dîmboviței. Costul acestei clădiri, împreună cu clădirea de administrație ar fi de 41.000.000 lei, din care suma de 8 milioane lei, pentru clădirea de administrație ar fi necesară a se da acum, iar restul de 33 milioane lei pentru gara centrală după 2—3 ani.

În acest raport D-l *A. Cottescu* propune și soluțiunea cum s'ar putea da acest credit fără a se încarea prea mult bugetul statului: procurarea sumelor, pe măsura necesităților, de către Creditul județean, comunal și viticol, care ar emite obligațiuni în acest scop numai pe măsura avansării lucrărilor necesare a se face din această sumă; anuitatea capitalului astfel emis ar fi asigurat pe depăn prin excedentele bugetare ale administrației C. F. R., excedente cari au fost în continuă creștere în ultimii ani, trecînd dela 614.739,58 lei în 1908 — 09 la 18.866.135,86 lei în 1911 — 1912.

Nu numai de nevoele actuale se ocupă raportul Direcțiunei generale C. F. R. pe care îl analizăm aci, dar expune și vederile actualului D. Director general asupra viitoarelor linii ce ar fi nevoie de construit, și cari credem că poate prezenta interes camarazilor noștri din *Societatea Politică*. Între aceste linii ar fi: 1) București-Roșiori-Caraeal-Craiova, construite dela început cu linie dublă pentru a deservi partea de jos a Munteniei, a asigura o legătură directă cu Capitala, importantă atît din punctul de vedere economic cît și strategic; 2) Tecuciu-Făurei-Urziceni-București, care ar servi pentru punerea în valoare a noi regiuni bogate ale țării, permițînd o scurgere directă la mare a produselor șesurilor și munților, Moldovei (din această linie porțiunea Tecuci-Făurei este deja în construcțiune); 3) Tândărei-Piua-Petre-Hirșova-Constanța cu al 2-lea pod peste Dunăre, pentru cale ferată și șosea, foarte important din punctul de vedere economic și strategic.

Documentatul raport al D-lui *A. Cottescu* va găsi o bună apreciere în cercurile noastre conducătoare, și este de sperat că de această dată, drumurile de fier vor fi dotate cu mijloacele necesare pentru satisfacerea traficului, fiind mai ușor în urmă a fi ținute la curent, în raport cu creșterea bogăției țării.

C. B.

„Städte Ausstellung“ din Düsseldorf, 29 Iunie — 31 Octombrie 1912, s'ar putea numi „expoziție de edilitate publică“, bineînțeles în înțelesul actual al cuvîntului.

Cine a avut ocazia să compare starea edilității publice în diferitele țări, cred că nu ar sta la îndoială să așeze în prima linie, orașele Germaniei din acest punct de vedere; iar specialiștii, care cunosc ce sacrificii de bani și energie, germanii au făcut și fac pentru prosperitatea sa