

Incheind această defilare a grupelor din expoziția de edilitate publică din Düsseldorf, (în să atrag atenția că, ea a fost deschisă cu o lună în urma „*expoziției de locuințe*” din Berlin, și că precedează „*expoziția internațională de construcțiuni*” (Banaustellung), care probabil se va deschide în Maiu 1913 în *Leipzig*.

Paris, Octomvrie 1912

Cincinnati I. Sfințescu
Inginer

Căile ferate din lume. ¹⁾ În cursul anului 1910 căile ferate din întreaga lume reprezentau o lungime totală de 1.030.912 klm., dintre cari Europa avea 333.848 klm., iar America 526.382 klm. Creșterea rețelei de căi ferate din lume a fost de 10.2% în perioada 1906—1910. În raport cu suprafața și cu populațiunea, căile ferate din Europa reprezintă 3,4 klm. pe 100 klm.² sau 7.6 klm. pe 10.000 locuitori.

Congresul internațional de căi ferate. Al noulea congres internațional de căi ferate se va întruni la Berlin în anul 1915. În programul preliminar stabilit pentru acest congres sunt prevăzute următoarele chestiuni:

I. Cale și lucrări: Stabilirea platformei căii; dispozițiuni de adaptat pentru stabilirea platformei căii din punct de vedere a măririi greutatei locomotivelor și vitezei trenurilor; întreținerea și supraveghierea liniei; Măsurile de luat pentru organizarea economică a întreținerii și a supravegherii liniilor, ținându-se compt de mărirea traficului și a vitezei, precum și de creșterea salariilor și a prețurilor materialelor; întrebuințarea aparatelor mecanice, rezultate; Oțeluri speciale; întrebuințarea oțelurilor speciale pentru linie curentă și în particular pentru aparatele de cale (schimbări încrucișări, etc.).

Betonul armat: întrebuințarea betonului ordinar și a betonului armat în lucrările de drum de fier.

Tracțiune și material: Producerea economică a aburului pe locomotive, diferite sisteme și rezultate obținute: supraîncălzirea, reîncălzirea apei de alimentare, dispoziții speciale, căldări cu tuburi de apă, etc.; Bogiuri, osii și suspensiunea locomotivelor: ce'e mai bune dispozițiuni de dat acestor elemente, în special la locomotivele de mare viteză, pentru a ușura circulațiunea lor în curbe și de a asigura o bună stabilitate a mașinilor; Vagoane de călători: Perfecționări în construcțiunea vagoanelor și reguli de observat în compozițiunea trenurilor în scop de a mări siguranța și confortul călătorilor; Tracțiunea electrică pe liniile de mare trafic: producerea și transportul energiei, natura curentului, locomotive electrice, automotrice; Rezultate tehnice și financiare relativ la tracțiunea electrică, comparațiunea cu rezultatele tracțiunei cu aburi.

III. Exploatarea. Gări terminale, dispoziții pentru a reduce numărul mișcărilor mașinilor și materialului gol în gările terminale de călători; Gări de marfă: organizarea gărilor de expediție și de predare a

1) *La Vie Internationale*, Tom II No. 1 pag. 116-117.

mărfurilor; Dispozițiunea halelor și liniilor în scop de a simplifica manevrele și manipulările, și în special a mărfurilor în vrac; Utiliajul mecanic al gărilor; Transporturi de mică viteză; Organizarea lor în scop de a mări randamentul materialului și liniilor; Intrebuințarea trenurilor grele sau ușoare, repezi sau încete; Trenuri directe: Trenuri colectoare; Trenuri distribuitoare; Serviciul în navetă; Semnale pentru locomotive, repetarea și înregistrarea semnalelor pe locomotive; sisteme întrebuințate și experimentate; Înregistrarea vitezei de mers a locomotivelor.

IV. Ordin general. Prețul de revenire, tarifare: determinarea prețului de revenire a transporturilor (călători și mărfuri) ținând compt de sarcinile capitalului, relația prețului de revenire cu tarifele; Vizita vamală a bagajelor în scop de a se reduce deranjamentul călătorilor; gări internaționale de vamă; Schimbul materialului de mărfuri și indemnități pentru întârzieri la restituire; Locuințe pentru lucrătorii dela căile ferate; partea luată de administrații în această chestiune.

V. Căi ferate economice: Vagoane și linii pentru linii economice; Vagoane pentru căile ferate cu cale îngustă; Vagoane speciale pentru ușurarea descărcărilor, transbordărilor și schimbărilor de direcțiune; Simplificarea exploatărei liniilor economice; Tracțiunea pe liniile economice; Mijloace economice pentru a asigura siguranța pe căile economice.

Dezvoltarea industriei de petrol în Austria ¹⁾. Dezvoltarea industriei petrolului în Galiția, regiunea petroliferă vecină țării noastre poate fi de interes pentru toți acei cari se interesează de dezvoltarea acestei ramuri industriale, așa de importantă pentru țara noastră.

În anul 1897 existau în Galiția 360 Societăți petrolifere, număr care a crescut cu 28,5% pînă în 1909, ajungînd la un total de 458 societăți. Dintre afacerile de petrol ce se fac în Galiția, cele mai multe sunt în districtul Oraholoyez, care în 1909 poseda 73,2% din întreprinderile petrolifere ale Galiției.

Producțiunea de petrol a Galiției a trecut dela 27520 tone în 1897 la 2.086.300 tone în 1909, valorile acestor produse fiind respectiv de 12.342.750 lei în 1897 față cu 33.832.050 lei în 1909, întrú cît prețul petrolului a scăzut dela 4.80 lei la 1.63 lei.

În privința sistemului de săpare, mijloacele s'au modernizat foarte mult: trepanul cu aburi înlocuiește trepanul acționat cu mîna.

În 1898 se exploatau 1407 puțuri, și 1502 în 1909. Puțurile cele mai abondente din Galiția se găsesc în apropiere de Tustanowice.

1) *Petroleum Review* No. 539 pag. 227—228 (5 Octombrie 1912).