

Rețéoa principală de căi ferate secundare

Conferința ținută la Societatea Politehnică, în seara de 3
Mai 1884 de Dl. C. P. Olănescu.

Domnilor,

În această întrunire a noastră, ne propunem a vă arăta necesitatea ce se simte pentru urgența înfințare a unor noi linii de drum de fer, care, cu cele deja votate de Corpurile legiuitoare, completéază rețéoa principală de căi ferate secundare; asemenea vom căuta a arăta care este, după noi, modul de construcțiune care ar fi cel mai rațional de adoptat pentru fie-care din aceste linii, și în fine vom trage în câte-va linii planul financiar ce credem mai ne-merit pentru realizarea acestei rețele.

Ast-fel vom fi conduși a vorbi și noi despre calea largă și calea strimptă, asupra cărora mult s'a vorbit, mult s'a scris. Acesta nu ne va împedica a espune francamente ideile noastre, căci este bine ca toate opiniunile să se producă; din ciocnirea lor numai se póte face lumina. De alt-mintrelea cunoșcem cu toții astă-dí puțină valóre a opiniunilor, orí câtă valóre ar avea autorii lor, când ele sunt în oposițiune manifestă cu fapte bine constatate.

Domnilor, căile ferate secundare, a cărora utilitate nu se mai pune astă-dí de nimeni la îndoială, sunt, după noi, de o importanță, dacă nu superióră, dar cel puțin egală, cu aceea a rețelei principale. Acesta din urmă servesce mai cu sémă comerciului și industriei exploatate pe o mare scară; comunică cu streinătatea și atinge mai toate principalele nós-

tre orașe, centre de comerț. Acastă rețea este foarte utilă pentru a transporta de la un oraș la altul produsele noastre agricole sau industriale. Dar, pentru a profita de această înlesnire, acele produse trebuie aduse la unul din orașele deservite de rețea principală. Și lipsa de șosele, de poduri, ocolurile motivate numai de nepracticabilitatea unor drumuri naturale, cresc prețul de transport al produselor și îngreunează debitarea lor ; ast-fel că proprietarii se văd siliți a păstra produsele lor, ne având un instrument de transport care să le permită atingerea unui centru de consumație, unde debitarea ar fi lesnicioasă și avantajoasă.

Lipsei acestui instrument de transport trebuie să atribuim lipsa de progrese în agricultura noastră : proprietarul, care nu găsește deosebire pentru a debita în mod avantajos produsele sale, nu poate suporta nici cheltueile necesare pentru ameliorarea industriei sale agricole.

Sunt la noi, domnilor, o mulțime de puncte propice pentru stabilire de usine și de fabrici, care ar dezvolta prosperitatea țerei ; dar industrialii și capitaliștii, cari ar fi dispuși a angaja banii lor în aceste industrii, se văd siliți a renunța, pentru că în acele părți lipsesc căi de comunicații viabile pentru transportul produselor la centrele de consumație.

Ne este dar absolut necesar crearea căilor secundare de comunicație care să siloneze țara în toate sensurile, și să lege între densesle bogățiile naturale din țară cu șoselele eciziente și cu rețea principală de căi ferate. Și această necesitate devine cu atât mai urgentă cu cât ultimele noastre legi economice, votate de Corpurile legiuitoare tind spre crearea micii proprietăți. În adevăr dacă un proprietar mare, de mai multe mii de pogone, ar putea

crea pe proprietatea sa, drumuri de exploatațiune care să o lege cu șioselele ecsistente, sau cu rețéoa de căi ferate, un proprietar mic din contra, care n'are de cât câte-va pogóne, remâne cu totul în imposibilitate de a vinde produsele sale, îndată ce colțul seű de pămênt se află mai depărtat de o cale de comunicațiune viabilă. Și nu cred, domnilor, că mă înșel, făcênd înaintea d-lor vóstre afirmațiunea că $\frac{2}{3}$ din țară se află în aceste condițiuni.

În căile ferate secundare este dar salvarea industriei nóstre agricole ; în esistența lor vom găsi puterea de a lupta cu cerealele nóstre pe piețile mări de consomațiune, de unde produsele altor țări mai mari, mai bogate și mai diligente ne înlătură în fiecare an. Și numai prin înflorirea industriei nóstre agricole vom putea ajunge la desvoltarea buneii stări materiale a poporațiunei, care este tot de o dată unul din factoriî ceî mai activi ai civilisațiunei unui popor. Și aci ne aducem aminte un cuvênt adênc al unuia din profesoriî noștri ceî mai simpatici de la Scóla Centrală. Vorbindu-se de școli, el ne dicea : *Si vous voulez que le peuple fréquente vos écoles, donnez lui d'abord le bien être matériel, afin qu'il puisse sentir le besoin de s'instruire*. (1) Scólele vor remânea dar góle pe cât timp poporul va rămâno sêrac.

Dar când, pe de altă parte, vom compara desvoltarea considerabilă a căilor ferate de care se simte trebuința, cu mijlócele restrânse de care dispunem, vom înțelege lesne cât este de absolut necesariű de a renuncia la orî-ce idee de lux. Trebuie să ne măr-ginim, în construirea lor, a obține numai condițiunile de viabilitate; cea mai înțeleaptă economie trebuie să preside la întrebuiñțarea mijloacelor noastre,

(1) Domnul Emile Müller.

căci cea mai mică cheltuială inutilă ar fi o risipă vătămătoare stărei materiale a țării.

Aceste considerațiuni economice par a ne conduce naturalmente la adoptarea căiei înguste pentru rețeaua secundară. Dar, a ne pronunța ast-fel în absolut pentru cutare sau cutare lărgime de cale, este a cădea fatalmente în aceleași erori, în care au căzut și susținătorii căiei largi și apărătorii căiei strimte. Și uni și alți trebuia, după noi, să ajungă la concluziuni ecsagerate, căci chestiunea fiind foarte complexă, ea nu putea fi discutată în absolut. Un studiu preliminar și comparativ între diferitele linii propuse a se construi era necesar.

Ast-fel cei care susțin calea largă, și numai calea largă perd din vedere că drumul de fer, fiind un instrument de transport, el trebuie să fie proporționat cu serviciul ce este chemat a aduce. Căci dacă costul înființării sale, dacă cheltuelile de exploatare sunt mari, și cheltuelile de transport vor fi ecsagerate. Aceste cheltueli vor împovăra numai industria și agricultura ce căutăm a ajuta. Și dacă fie-care nu ar contribui la plata acestui instrument în proporțiune cu serviciul ce dânsul aduce fie-căruia, atunci pentru acoperirea cheltuelilor se va recurge la impozite, și aceste impozite se vor resfrânge tot asupra industriei și agriculturii. Si un comerț, o industrie, o exploatațiune, grevate de impozite vor cere capitaluri mai mari pentru producțiunea acelorași cantități.

Cei care voesc numai calea strimă, din contra, perd din vedere că un drum de fer este tot de o dată și un iustrument de lucru; și că ast-fel el trebuie să fie în condițiuni care să 'i permită a produce macsimum de lucru ce societatea, care își impune

sacrificiuri pentru executarea sa, va avea a'î cere. Și mă esplic domnilor.

Dacă un drum de fer, din rețéoa secundară este destinat a servi interesele militare de un ordin superior pentru țară, dacă el este menit a completa relațiunile politice și economice ale țerei cu țările vecine, sau a deschide piețe noi produselor noastre în țările ⁵mai jos aședate pe scara civilizațiunei, atunci caracterul său de instrument de lucru trebuie se primeze; și el trebuie construit cu cale largă, oricare ar fi sacrificiile ce ar atrage pentru construcțiunea sa. Dacă din contră, aceea cale ferată are a deservi numai interese locale, a înlesni desvoltarea industriei și agriculturii în acele părți bogate ale țerei și lipsită de căi de comunicațiune, dacă este destinată numai la alimentarea rețelei principale; atunci caracterul său de instrument de transport trebuie să primeze, și construcțiunea sa să impue cele mai mici sacrificiuri bănești posibile; ea trebuie construită dar cu cale strimă.

Acestea sunt, domnilor, considerațiunile sănătoșe de care s'a'au condus tóte statele mari, și mult mai bogate, mai înaintate de cât noi, când a'au dat dreptul de cetate căilor ferate cu lărgime redusă. Francesii a'au mers chiar până a stabili în regulă generală, că o cale ferată, pentru care nu se prevede un venit brut kilometric mai mare de 7000 lei, să se facă numai cu cale îngustă. Germania, prin organul diferiților directori de căi ferate, adunați în consiliu, fără a stabili o regulă atât de pozitivă, a admis asemenea că tóte căile ferate agricole care nu promit de a acoperi prin ele înseși cheltuelile de exploatare și amortisarea capitalului, să se esecute numai cu deschiderea redusă. Aci însă se admite o escepțiune pentru acele căi agricole care prin ambelelor estremi-

tăți se leagă cu linii ferate deja esecutate cu cale largă, și având direcțiuni opuse. Pentru acelea se admite în orî ce cas deschiderea de 1^m 50.

Din acest punct de vedere trebuie studiată chestiunea. Căci, domnilor, după părerea mai tûturor economiştilor, cheltuelile pentru construcțiunea și esplotarea unui drum de fer agricol nu pot fi clasate în acele cheltueli de interes general pentru care un stat pôte crea impositate. Statul are datoria de a face apel la contribuabilii numai pentru menținerea securității publice, adică pentru susținerea poliției, administrațiunei propriu disă, justiției și armatei, cât și de a întreprinde lucrări de interes comun precum canale, șiosele, căile ferate din rețéoa principală, porturi, și pe care asociațiunile private nu le pot întreprinde: un drum de fer agricol saû industrial trebuie plătit de fie-care în raport cu profitul ce fie care trage din acest instrument.

La noi, chestiunea a fost studiată din alte puncte de vedere, și o critică severă a fost făcută căilor ferate strimte. Am fost chiar în ajun să vedem camera legislativă cădënd din Scylla în Charybde. Căci a admite în principiiu tôte căile ferate cu lărgime largă, este, dupe noi, a comite aceași greșelă ca decretând că tôte liile ferate să fie cu deschidere redusă.

Am putea de sigur raspunde la tôte criticile aduse în principiiu în contra căiei strimte printr'un argument peremptoriu. Am putea dice: dacă este adevêrat că civilisațiunea a urmat calea de la Ost la Vest, și de la Sud la Nord, când vedem că America este străbătută de sutimi de kilometre de linii ferate înguste, când în Anglia și Francia se construe qilnic, când în Germania și Italia acele linii se îmulesc necontentit, când în fine Belgia, dupe un studiû mi-

nuțios de cinci ani este în ajun de a începe o rățea întrégă de căi ferate agricole cu deschiderea de 1^m, mai putem noi să ne mulțumim cu argumente de catedră pentru respingerea din țara noastră a acelor căi de comunicațiune? Departe de noi, d-lor, idea de a cere să copiem într'un mod servil ceea ce se petrece saũ ceea ce se face aiurea. Dar credem că, când este vorba să condamnăm un lucru sancționat ca bun la vecinii noștri, apoi trebuie să ne dăm bine seama de argumentele ce voim a aduce în acest proces. Să vedem dar care sunt argumentele care aũ fost aduse în contra căilor înguste și care este valórea lor.

S'a ȑis, d-lor, că diferența de cost, între un drum de fer cu cale largă și unul cu cale strimță, este ne însemnată. Acésta s'a afirmat, însă nu s'a probat. S'ar fi putut susține cu aceeași tărie că, în unele împrejurări, un drum de fer cu cale largă costă mai puțin de cât altul cu cale strimptă, și acésta nu ar proba nimic nici în favórea primului sistem nici în favórea celui de al doilea. Pentru ca acest argument să aibă puterea convingătoare, el caută să fie rezemat pe rezultatul unui calcul comparativ făcut pentru ambele sisteme în aceleași condițiuni, *toutes conditions egales d'ailleurs*, cum se ȑice. El trebuie făcut pentru fie-care linie în particular. Acésta nu s'a făcut de nimeni. Un asemenea paralel ar fi condus de sigur și la noi la conclusiunea la caré s'a ajuns în Franța și în Germania, unde se admite că diferența de cost ar fi de 60%. Primesc însă că la noi unde terenul, lemnul, balastul, sunt mai eftine, acéstă proporțiune ar fi ecsagerată, și consimt a o reduce la 30%, la 20%. Apoi, o economie de 30% saũ 20% se póte numi neînsemnată? Or, neînsemnat ar fi dacă cu aceleași mijloace bănești am putea în-

zestra țara cu 30% sau 20% mai multe kilometre de drumuri de fer? Nu, de sigur. În starea în care se află agricultura și industria noastră, trebuie să căutăm cu toții a da țerei cât se poate mai multe drumuri de fer, și cu cea mai mică cheltuială posibilă. Nu pot împărtăși opiniunea acelui înalt personagiū, care, în consiliul ținut pentru a ști dacă trebuie sau nu să revie asupra votului dat de corpurile legiuitoare în favoarea căilor strimpte, ar fi *dis*: *dacă pentru căile ferate deja votate, economia nu este de cât de 4000,000 între calea largă și calea strimptă: Eu sum pentru calea largă.* Oare porturile noastre sunt așa de înflorite, întreținerea șoselelor ecsistente atât de escelentă, desvoltarea șoselelor și căilor ferate este destul de mare? Óre contribuabiliisunt atât de puțin impuși, în cât să ne putem plăti un lucș de 4000,000? Colbert, domnilor, într'o împrejurare analogă, a esclamat din contra: *«trebuie să ne economisim chiar cinci soldii asupra lucrurilor care nu sunt necesare și trebuie să aruncăm miliónelor când este vorba de interesul și de gloria țerei».*

În aceeași ordine de idei, s'a produs și un alt argument, care de și paradoxul nu este lipsit de o óre care atracțiune. S'a *dis* că exploatarea unui drum de fer cu cale strimptă costă mai scump de cât cea a unei căi ferate normală; ca dovadă despre acest adevăr s'a citat chiar o linie din Swițera, pe care tarifele sunt mai scumpe. Dupe noi, domnilor, acest argument nu probează absolut nimic. Autorul său nu ne arată tot de odată care ar fi fost tarifele pe aceeași linie, dacă ea s'ar fi esecutat cu cale largă și dacă s'ar fi urmărit același scop în formarea tarifulor. Atunci numai ar fi fost bine autorisat a conchide în sensul argumentului său. Căci dacă este vorba să ne mulțămim numai cu afirmări, apoi cred

că, cu mai multă dreptate, se p^otă afirma că a priori exploatarea unei căi ferate cu cale îngustă trebuie s^e coste mai puțin de cât dacă dânsa ar fi executată cu cale normală. Și aci nu am trebuință a mă esplica, căci o asemenea afirmațiune este lesne de înțeles pentru domniile v^ostre. In Germania, chiar de la înființare căilor ferate înguste s'a înțeles că acestea fiind uu instrument eftin, cu o destinațiune limitată, și exploatarea lor cată să fie făcută într'un mod economic și pe alte base de cele adoptate pe căile ferate prncipale. Vedeți in Bavaria cu câtă economie, cu câtă simplitate, cu câtă înțelepciune se exploatează căile ferate agricole ! S'a^u înlăturat și statele majore și t^ote acele formalități lungi și costisitoare, dar indispensabile pentru căile de mare comunicațiune. In Italia, mult timp s'a urmat un drum contrariu ; s'a cătat a se exploata căile ferate agricole pe aceleași base ca și cele alte ; după o lungă experiență, și acolo administrațiunile se grăbesc astăzi a îmbrățișa metoda adoptată in Germania, care o pot numi *o exploatare de omnibuse*. Ei bine, se p^ote că și cei din Elveția s^e fi apucat chiar de la început acest drum greșit. Eacă tot ce ar putea proba acest argument și nimic mai mult.

S'a mai dis, că dacă s'ar face t^ote căile secundare cu cale largă s'ar putea întrebuința materialul rulant actual al rețelei principale, și tot de o dată că nu am avea nevoie a crea ateliere de reparatiuni pentru un material special; prin urmare, écă o mare economie realizată. Dar se vedem dacă acéstă economie nu este ilusorie, și dacă acéstă dispozițiune nu ne ar conduce din contră la o cheltuială mult mai însemnată ! Este invederat că t^ote liniile laterale, care se îmbucă pe reț^{ea}oa principală, a^u de efect mediat, in exploatare a prelungi cu atâtea kilome-

tre linia principală, sau, în alte cuvinte a depărta cu atâtea kilometre extremitatea liniei principale. Prin urmare dacă materialul rulant este insuficient pentru lungimea actuală a rețelei principale, și este în adevăr insuficient, el va fi a fortiori cu mult insuficient când această linie va fi prelungită cu câte-va sute de kilometre. De unde rezultă că materialul va trebui imediat sporit, și că capitalul necesar pentru această sporire va fi mai mare de cât cel trebuincios pentru inzeestrarea liniilor secundare cu material special, Căci mașinile și vagoanele destinate a circula pe rețeaua principală sunt de un cost mai mare de cât cele cerute pentru o cale îngustă. Din contra, dacă liniile secundare vor fi executate cu deschidere mică, atunci materialul său neputând fi întrebuințat pe rețeaua principală, va avea a percurge un drum tot-d'auna mai mic, și prin urmare un număr mai mic de vagoane va fi suficient pentru a produce aceeași lucrare. Și acest fapt de exploatare, este atât de adevărat, domnilor, că camaradii noștri care sunt în exploatarea căilor ferate, vă pot spune că mai toate companiile de drumuri de fier de mică lungime din Germania și Austria, nu au consimțit a participa la regulativul de vagoane al uniunii căilor ferate, de cât cu condițiunea expresă ca materialul lor rulant se nu circule pe cele alte linii ale Uniunii. Motivul care le a impus a cere această excepțiune, este numai că în cazul contrariu le ar fi trebuit un număr de vagoane mult mai mare pentru serviciul pe propria lor linie.

Asemenea, domnilor, prin adoptarea calei normale în locul calei redusă, chestiunea atelierilor nu se resolvă, ca se amână; în adevăr, nu se poate tăgădui că atelierele actuale ale Direcțiunii căilor ferate sunt insuficiente chiar pentru trebuințele ac-

tuale, și că în fie-care an se cere sporirea lor. Când dar rețéoa principală se va prelungi cu 1000 sau 2000 kilometri, ele vor trebui să fie nu numai mărite, dar chiar înmulțite. Și precum avem astădî su-cursalele din Galați și Turnu Severin, va trebui să mai avem atunci în Bicău, în Râmnicu Vâlcea, în Târgoviștea etc. Or, ne întrebăm . aceste ateliere parțiale, care vor trebui să fie înzestrate cu mașini și unelte pentru reparațiunea materialului destinat calei normale, nu vor costa ele mai mult de cât a-cele ateliere care s'ar înființa numai pentru repara-tiunea materialului căilor înguste ? De sigur că da ! Așia dar, acea mare economie nu este alt-ceva de cât o mare cheltuială pentru un viitor puțin de-părtat.

Trebuie să recunoscem însă că chestiunea trans-bordărei care se impune prin adoptatea călei reduse, este argumentul cel mai fondat care s'a formulat. Acest argument merită în adevăr să fie bine ecsa-minat, bine cântărit. S'a dis că calea strimptă va avea ca efect imediat acela de a împovăra pro-ducțiunile noastre agricole sau industriale, cu o chel-tueală de transbordare destul de însemnată. Acésta este exact. Dar să ne dăm mai întâi seama de ceia ce dorim. Voim óre să dăm agriculturii instrumentul de transport cel mai perfect ? Sau voim să 'i dăm mijlócele de a putea produce în mai bune condițiuni de cât astă-dî, și prin căi de comunicațiuni econo-mice și înmulțite pe cât se póte, să punem pe toți în stare de a putea, în condițiuni egale, susține luptă de concurență ? Acéstă țintă credem că trebuie urmărită, căci dacă ar fi să căutăm perfecțiunea, a-poi să nu uităm, că acum șai-deci de ani, toate sta-tele se sforțaū a imulți canalele și șoselele lor ; că astă-dî se silesc a mări numărul lor de kilometre de

drum de fer, și că peste 30 de ani nu știm ce viitorul ne rezervă ca căi de comunicație ! Dacă această este și trebuie să fie ținta noastră, apoi căile ferate secundare cu cale strimă o ating într'un mod satisfăcător. Întâiu, costul lor de înființare fiind mai mic, întinderea lor va fi mai mare ; al doilea, economie în cheltueile de transport asupra mijloacelor actuale este de cel puțin 50 la sută. Pentru fixarea ideilor să luăm un exemplu particular ; și pentru acesta să ne punem în cazul cel mai defavorabil. Să presupunem că avem a transporta 10 tone de la un punct care se află la 30 k. depărtare de la o stațiune din rețea principală a căilor ferate. Admitem că am plăti numai 20 bani de tonă kilometrică, cea ce este foarte mult sub prețul adevărat, căci știm cu toții că au fost cazuri unde am plătit 40, 50 și 70 de bani de tona kilometrică. Pentru 10 tone și 30 kilometre, costul ar fi de 60 lei. Dacă pe această distanță am avea un drum de fer cu cale îngustă, am plăti cel mult 7 bani de tona kilometrică, cea ce pentru 10 tone și 30 kilometre ar face 21 de lei, la care trebuie să adăugăm cheltueile de transbordare ; în cazul cel mai defavorabil, când stațiunea rețelei principale nu ar fi înzestrată de aparate necesare, costul ar fi 5 lei de vagon, și prin urmare costul total ar fi de 26 lei. Așa dar, chiar în acest cas, economia asupra stărei actuală ar fi de $60 - 26 = 34$ adică 56 la sută. Orî o îmbunătățire de 56 la sută asupra stărei actuale este după noi enormă, și suficientă pentru ca agricultura și industria să ea un avânt considerabil în țară. Dar domnilor, economia va fi și mai mare, căci sunt conștienți că, când căile ferate înguste vor lua naștere la noi, și Direcțiunea noastră de exploatare va fi gelosă ca aiurea a căuta a reduce în mod simțitor cheltu-

elele de transbordare. Acesta a fost o mare preocupare în cele alte state. În America mijlocul cel mai nemerit ce s'a găsit pentru atingerea acestui scop, a fost modificarea magazinelor de prin stațiuni, și adaptarea lor pentru fie-care specie de material de immagazinat ; ast-fel aŭ luat naștere acele magazii cunoscute sub denumirea de magazii cu siloși, și în trebuințate astă-đi, și în America și în Europa ca magazii de întreprize. Sunt convins că căile ferate cu cale îngustă, vor scuti agricultura noastră de aceea mare cheltuială, și tot de o dată povară care 'l sunt impuse de căile ferate străine, adică de a transporta cereale în saci. Căile ferate înguste vor grăbi momentul când și la noi ca în America, în Anglia și aiurea, agricultorul va putea espedui în bóbe sau în vrac cum se ȑice, produsele sale.

Eacă, domnilor, care este după noi adevărata valóre a argumentelor aduse în contra eăilor înguste.

Dar din cea ce precede, a conchide însă că suntem numai pentru calea îngustă pentru căile noastre secundare, este a comite o eróre. Căci cum am avut onóre a vă spune la începutul convorbirei noastre, opiniunea noastră este că această chestiune nu se póte tranșa într'un mod absolut. Ea trebuie din contra studiată și esaminată pentru fie care cas particular, pentru fie-care linie de construit.

Atunci numai să se adopte calea largă, dacă interese generale, de un ordin superior pentru țară, fie interese militare, fie interese economice sau politice, cer esecutarea acelui drum de fer, și să se prefere deschiderea redusă când numai interese locale și industriale sunt în joc.

Un asemenea studiŭ nu se póte face după noi de către Corpurile legiuitoare ; acestora le aparține numai aprobarea unui plan general și crearea resur-

selor, ear modul de construcțiune trebuie lăsat guvernului.

Acest plan general, acéstă canavă a tuturor căilor de comunicațiune, nu va corespunde la cea ce cu toții ne așteptăm pentru desvoltarea resurselor noastre naționale, de cât dacă el va fi fost conceput într'un spirit de unitate, și desbrăcat de meschinele interese locale și individuale. O asemenea lucrare nu se pôte obține într'un mod cert, durabil și complet, de cât de o comisiune specială însărcinată numai cu pregătirea acestei lucrări și coordonarea diferitelor sale părți și funcționând pe lângă ministeriul de lucrări publice. Pentru îndeplinirea sarcinii importantă ce s'ar lăsa acestei comisiuni, ea va trebui să fie compusă din ingineri, militari și industriali, și ferită de orî-ce influență locală.

Cea ce propunem aci, domnilor, nu este un lucru nou : asemenea comisiuni funcționează în toate celelalte țări. Ele au presidat la formarea rețelelor de canale, șiosele și drumuri de fer, și lor se datorește acea unitate de concepțiune ce admirăm la vecinii noștri.

Înființarea acestei comisiuni este de cea mai mare urgență, dacă nu voim să vedem și în drumurile de fer același spectacol ce cu toții deplângem în concepțiunea și esecutarea șioselelor noastre ; dacă nu voim să mai înregistrăm de acele greșeli ne ertate care s'au comis în rețea de drumuri de fer deja esecutate, și care nu se vor putea repara de cât cu mari sacrificiuri !

Dacă o asemenea comisiune micstă ar fi funcționat chiar de la început, nu s'ar fi comis monstruoasă greșală de a se lăsa pe malul stîng linia Siretului.

Căci, damnilor, de vom esamina un moment harta țerei, lesne ne vom convinge că adevărata zonă de

apărare a țerei este cuprinsă între râul Siret și râul Oltu. A trece dar linia Siretului pe malul stâng este a comite o greșală criminală, ertați'mă cuvîntul. Greșală care ne aducem aminte cât de scump ne ar fi putut costa în ultimul rășboi din 1877, și care după noi, nu se va putea îndrepta de cât prin esecutarea liniei Focșani-Șerbești-Galați, linie care se impune urgent din punctul de vedere militar.

Comisiunea ce cerem, ar fi împedîcat asemenea o altă greșală, tot atît de mare din punctul de vedere militar, dar care din fericire se pôte încă repara. Rolul ce are Siretul la Vest, îl are Oltul la Ost; a ecsecula dar linia Piatra, Râmnicu-Vâlcea pe malul drept, și cu deschidere redusă, este a se comite o îndoită greșală. Nu ni se pôte alege că interesele locale sunt mai mari pe malul drept, căci atunci vom respunde că intesele generale trebuie să primeze tot. De altă parte, localitățile ce s'ar părăsi prin schimbarea traseului, pot intra într'o altă rețea. Prin Slatina, Delenii, Vultureștii, Câmpu-mare, Bersescii, Budescii, Fedeleșoiu, este adevărata linie a Oltului care trebuie esecutată cu deschidere normală; ea pôte deveni în Râmnicu-Vâlcea cap de linie de interese locale.

Dar linia Doftana-Câmpina? Greșelile comise cu această ocasiune nu unt smăi puțin însemnate! Acest drum de fer nu este de nici un interes militar, de nici un interes politic; el este curat o linie industrială, are de scop numai ducerea sării la linia principală. Greșală dar că s'a esecutat cu cale normală! O altă greșală și mai mare provine chiar din traseul acestei linie. În perioda de studiū, s'a perdut din vedere că exportațiunea sărei nōstre nu se face din Câmpina spre Brașiov, ci din Câmpina spre Giurgiu, și ast-fel trebuia să se caute a se face legă-

tura liniei Telega cu linia principală cât se putea mai spre Ploești, în Bobolia sau spre kilometru 24, era adevăratul punct de joncțiune al acestor 2 linii; făcându-se din contra în Câmpina se încarcă cu nepricepere, costul de transport al sărei aproximativ pentru totă distanța chilometrică cuprinsă între stațiunea Câmpina și kilometru 24. Dacă s'ar fi executat linia Telega cu deschiderea redusă și pe malul stâng al riului Doftana, capitalul de construcțiune ar fi fost numai pe jumătate de cel întrebuințat în executarea actualei linii; și acest capital ar fi fost cu prisos acoperit prin capitalul ce reprezintă anuitatea ce sarea din Telega este condamnată a plăti în fie-care an, ca prisos de cost de transport pentru o distanță mai mare de drumul de fier, și acesta chiar fiind sêmă de cheltuelile de transbordare.

Numai vorbim domnilor, de alte greșeli. Rețeaua noastră de drumuri de fier ne presintă destule; cele enumerate sunt suficiente spre a ne convinge cât de mare este urgența de a se înființa comisiunea mixtă asupra atribuțiunilor care am avut onórea a vă întreține.

Prima preocupare a comisiunei mixte, odată înființată, va trebui să fie studierea și înființarea rețelei principale secundare de căi ferate. Și prin rețea secundară nu putem înțelege totalitatea drumurilor de fer ce mai sunt de făcut în țară, ci numai acele linii care din punctul de vedere militar, politic, economic și agricol se impun în prima linie; înțelegem acele linii pentru care apărarea țerei și relațiunile internaționale nu mai suferă amânare, și în fine acele linii agricole din care mai târziu vor trebui să plece diferitele ramificațiuni destinate a pătrunde în toate colțurile țerei.

Acastă rețea dupe părerea noastră presintă o întindere de 1200 kilometri; parte cu cale largă, parte

cu cale redusă; în acest număr nu intră binc înțeles, căile deja votate de corpurile legiuitoare.

Ast-fel se impune linia Sirehaia, Valea rea, Broșteni, Plostina. Călnicu, Soimănesci, Cornesci, Bălesci, Târgu-Jiu, Scórția, Cărligu, Horezu, Râmnicu-Vălea, Tigveni, Valea Domnului, Curtea de Argeș, Bărbătesci, Vărzari, Pitesci, Golești, Târgu-Vestei, Ploesci, care cu prelungirea sa deja executată: Buzău, Râmnicu-Sărat, Focșani, Mărășesci, Roman, Pașcani, Ițcani, va deveni adevărata linie militară din țară.

În adevăr, domnilor, un drum de fer militar poate fi considerat din un îndoit punct de vedere, fie acela de ofensivă, fie acela de defensivă. Credem că în cea ce ne privesce nu trebuie să ne ocupăm de primul punct de vedere; celui de al doilea numai trebuie să satisfacă căile noastre ferate. Or, pentru că o linie de drum de fer să fie utilă în cazul de defensivă trebuie înainte de toate să fie inatacabilă din partea inamicului cel puțin, pe cea mai mare parte din parcursul său. Dacă linia de drum de fer ar ajunge direct la punctul atacat după fruntarie, el ar fi de o mică utilitate, și ar pierde chiar și această calitate cu cât inamicul ar înainta mai mult spre interiorul țerei. Drumurile paralele cu frontaria, din contra, sunt în adevăr drumuri strategice în cazul de defensivă, căci dacă admitem armata năvălitoare desfășurată dea lungul fruntariei și gata a intra în țară prin mai multe puncte, armata țerei în apărare va putea imediat să se concentreze în punctul care se va crede cel mai avantajos, pentru a lovi cu totă forța sa, ast-fel concontrată. Din acest punct de vedere, linia ce propunem apără totă fruntaria de Nord de la Vênciorova și până la Ițcani. Depărtarea acesteia de la fruntarie o pune la adăpost în ori ce

punct de o surprindere din partea inamicului; parcursul seî prin partea muntósă a țerei asigură în orice cas retragerea armatei nóstre.

Astă-dî, apărarea țerei preocupă pe tótă lumea, că sacrificiurî mari se iaî cu organisarea și complectarea forțelor nóstre militare, că cestiunea fortificațiunilor pare luată în studiî serios, acest drum de fer se impune credem în prima linie; cu liniile Siretului Oltului și drumului de fier Focșani-Galați, se complectéză paremise în mod satisfăcător zona principală de apărare a țerei.

Dar drumul de fer Strehaia, Târgu-Jiu, Râmnicu-Vâlcea, Târgoviște, Ploestî, ce propunem, are încă un mare avantajî pentru țară. Ea traversă tótă partea muntósă, o pune în comunicațiune cu capitala și cu rețeaua principală de căî ferate; și din dânsa vor pleca tóte ramificațiunile ferate care vor trebui să atingă tóte punctele unde natura a acumulat la noi bogățiile sale, și care până astăzî aî ramas fără rod pentru țară.

Naturalmente, acéstă linie dn care sunt legate interesele generale și superióre pentru țară, nu se va putea executa de cât cu cale largă.

Nn cu mai puțină tãrie se impune și construcțiunea drumului de fer Craiova, Caracal, [Alexandria-Zimnicea, și Alexandria, Prunaru, Călugărenî, Comana, Isvórele, Hotarele, Oltenița. Din punctul de vedere militar, acéstă linie complectéză sistemul de apărare spre fruntaria de Sud.

Din punctul de vedere politic acéstă linie este menită a lega țara nóstră cu Constantinopolu, și a asigura relațiunile nóstre cu țerile din peninsula Balcanică.

Dacă drumul de fer prin Bulgaria asigură traficul internațional între Occident și Orient prin Serbia,

linia Craiova-Zimnicea prin lungimea sa, și facilitățile de exploatare ce va prezenta va forța în parte cel puțin, acel trafic să se îndrepte prin țara noastră. Pesta a devenit întrepositul general al Serbiei; prin executarea liniei Craiova-Zimnicea vom așeza în țara noastră întrepositul Bulgariei și Rumeliei.

Din punctul de vedere economic, această linie prezintă încă un mare interes. Prin traseul actual Craiova, Slatina, Pitești, s'a părăsit cu totul partea din țară cea mai fertilă și unde agricultura se face pe o scară mai întinsă. Mai că în totalitatea sa, această parte este lăsată transporturilor pe Dunăre, și ea nu se poate folosi de avantajele ce oferă concurența. Prin traseul Craiova, Caracal, Alexandria, Oltenița, se mărește zona actuală de alimentare a căilor ferate sustrăgându-se Dunărei partea cea mai bogată și tot ce rațional putem spera a'i lua.

Totă considerantele ce preced milită în favoarea călei normale și pentru această linie de drum de fer. De altminterlea linia Craiova-Caracal-Zimnicea cu linia Suceava, Roman, Focșani, Cernavoda, corectată prin executarea liniei Râmnicu Sărat-Făurei sunt menite a deveni adevăratele linii internaționale din țară.*)

Acestea sunt domnilor, singurele linii ce găsim necesarii și urgent a se executa încă cu cale largă; toate celelalte care fac parte din sistemul nostru de rețea secundară sunt a se executa cu cale redusă. Aceste linii sunt:

*) Importanța ce se dă liniei București-Constanța, ca linie de transit este dupe noi iluzorie; prin executarea liniei Pesta-Belgrad-Constantinopol, comerțul occidental și din centru Europei va fi forțamente această cale ca mai directă și mai economică.

Traficul din contra cu Transilvania și nordul Europei care singur va avea interes a străbate țara noastră, se va face prin Ploiești-Buzeu-Cernavoda și Focșani-Râmnicu-Sărat-Făurei-Cernavoda.

Pe valea Amaradei: linia Serbești, Cărbunești, Valea Boului, Negoești, Mălăești-Șimnicu, Craiova;

Pe valea Oltețului: linia Horezu, Slănești, Petrosă, Otetelișu, Morunglavu, Balșu, având din punctul cel mai apropiat o ramură spre Drăgășani;

Pe valea Jilului spre Dunăre: linia Cetatea, Calafat, Băilești, Popoveni, Craiova.

Pe valea Vedei: linia Corbu, Podișoru, Cucuiești, Nenciulești, Alexandria, având din punctul cel mai apropiat o ramură spre Ruși de Vede:

Pe valea Nêjlovului: Găești, Vișina, Ferbinți, Blăjești, Tămășești-Călugăreni.

Aceste linii lăgă porțiuni bine determinate din țară cu drumurile de fer de mare comunicațiune, punându-le ast-fel în relațiune cu centrele principale de comerciū fie din țară fie din afară.

Prin traseul lor, aceste linii sunt destinate a deveni în fie-care localitate trunchiul principal al unei întregi rețele de drumuri de fer locale, care cu mici lungimi și cu mic cost, vor putea lega chiar punctele cele mai puțin importante.

Este învedereat că aceste linii, nu vor avea pentru alimentarea lor de cât transporturi de materii prime precum cereale, lemne, var, minerale etc., ele sunt dar adevărate linii agricole și industriale; că ast-fel costul de înființare cât și cel de exploatare, trebuie să fie pe cât posibil de mic pentru a nu împovăra nici țara nici pe acei cărora trebuie să le aducă direct cel mai mare folos. Prin urmare aceste linii, vor trebui construite cu lărgime redusă.

Orî-care ar fi însă economiile ce se vor aduce în construcțiune, orî cât de înțelepte ar fi măsurile ce s'ar alege pentru dobândirea unei exploatări simple, realisarea acestei rețele în întregul seū, tot reclamă un capital de 130 milioane aproximativ, și aci încă

odată nu vorbim de acele linii deja votate și în ajun de a fi începute. Oare enormitatea acestei cifre, trebuie să ne facă să renunțăm la executarea acestor rețele? Ferma noastră convingere este: Nu. Căci trebuie să fim bine convinși, că dacă vom continua a rămâne nepăsători pentru înlesnirile ce agricultura și industria reclamă, atunci rivalitatea cu care are a lupta comerțul nostru, și care în fie-care an devine mai îngrijitoare, va nimici toate forțele vii ale țării; și sacrificiile ce vom avea a face mai târziu pentru dobândirea prosperității noastre vor fi mult mai mari de cele care se impun astăzi!

Cum dar s'ar putea realiza înființarea acestei rețele de căi ferate? Trebuie oare să se lase în sarcina guvernului?

Orî cât de frumoase ar fi până astăzi rezultatele de exploatațiune ale rețelei generale de căi ferate, orî cât de mare ar fi economiile ce ni s'ar spune că s'ar fi realizat în executarea liniilor întreprinse de guvern, noi persistăm a crede că guvernul nu 'pöte fi nici un bun întreprinzător, nici un bun administrator de căi ferate. Nu putem întreprinde a vă desăfășura aci motivele care ne confirmă în această credință. Această materie singură ar putea face obiectul unei conferințe. Sunt sigur că va veni și la noi momentul, ca să ne convingem despre acest adevăr; Belgia și Italia l'au morturisit prin organul miniștrilor lor de lucrări publice înaintea parlamentelor respective; ultimele convențiuni încheiate de guvernul Republicei Francese cu diferitele administrațiuni ee căi ferate pentru executarea și exploatarea căilor ferate din rețeaua secundară, nu sunt asemenea de cât o afirmațiune a principiului acesta. Rezultatele strălucitoare dobândite la noi ca în toate cele-l'atte state, unde se află Regia monopolului tutunurilor, nu pot infirma în nimic a-

serțiunea noastră. Măsurile extraordinare și vexatorii cu care trebuie să se îngrădască administrațiunea regiilor, dovedesc din contra greutatea ce întâmpină un guvern când este nevoit a exercita direct, nu o industrie ci numai un mare negoț.

De altminterile a se lăsa totă rețeaua în sarcina guvernului, ar fi a pune o povară prea mare asupra finanțelor statului; iar executarea tuturor liniilor nu s'ar putea termina înainte de o perioadă de 10 ani cel puțin; perioadă prea mare pentru starea în care se află agricultura și industria noastră.

Sistemul ce se preconisă astăzi în Belgia, pentru înființarea liniilor din rețeaua secundară, ne pare mai meritoriu pentru a asigura repede construcțiunea a acelor linii. Se cere în adevăr a se înființa, sub controlul guvernului, o mare companie financiară care să fie însărcinată cu studiul, construcțiunea și exploatarea întregii rețele. Această companie pentru realizarea capitalului, necesar fiecărei linii, va emite acțiuni care se vor lua de către stat, departament și comună, fie care în raport cu interesul ce are în înființarea unei linii. Într'un asemenea sistem, statul nu mai este de cât un simplu acționar, iar guvernul are numai controlul superior de care salvagardarea intereselor generale ale țării nu permite a se desbrăca.

Nu credem însă că un asemenea sistem ar putea fi adeptat la noi; nici județele, nici comunele nu sunt destul de bogate pentru a deveni acționare.

La resursele spiritului de asociațiune trebuie, după noi, să ne adresăm pentru realizarea mijloacelor cerute. Se poate obiecta că încă spiritul de asociațiune nu este destul de dezvoltat la noi pentru o întreprindere atât de măreț. Însă, *Dacia-România, Naționala, Societatea de construcțiuni, și alte instituții*

unî, a căror existență înbucurătoare se datorește numai inițiativei private, ne dovedește că și publicul nostru are dorința de a intra în cariera asociațiunii pentru care s'a arătat tot atît de apt ca orî care altă națiune: o impulsione sănătoasă, și o încuragiare înțeleptă numai 'i lipsește. Guvernului și corpurilor legiuitoare incumbă datoria de a da spiritului public această impulsione și încuragiare. Este imperioasă nevoie de o lege care, fără să micșoreze în nimic protecțiunea datorită intereselor obștești, să dea tot felul de încuragiare și de protecțiune capitaliștilor cari ar fi dispuși a risca capitalurile lor în asemenea construcțiuni. Lipsei unei asemenea legi, cât și suciturilor, ce dupe împrejurări, s'aă căutst a se da legilor parțiale privitoare la asemenea întreprindere, aū făcut, credem, că societățile de întreprindere nu sunt la noi mai numeroase și mai înfloritoare. Această lege trebuie să fie una pentru toate concesiunile de asemenea natură, și să specifice în termeni clari și categorici drepturile întreprinzătorilor. Aceștia trebuie feriți de orî ce cheltueli inutile, de orîce cereri exagerate din partea funcționarilor saū ale publicului. Se înțelege că această lege nu pôte sacrifica interesul general; suntem cei dintâi a recunoște că interesul public cere ca companiile de drumuri de fer să fie ținute prin ore care condițiuni bine determinate prin reglemente de poliție și de control, ast-fel ca țara întręgă să pôtă trage tot binele ce se are în vedere cu un asemenea sistem de căi ferate. Dar precum se petrece în Anglia și America, o libertate cât se pôte de largă trebuie lăsată în exploatarea acestor căi ferate, pentru ca, printr'un joc de tarife bine combinat, capitalurile private să'si pôtă dobândi o dréptă remunerațiune.

Nu zicem că, adoptându-se acest sistem, guvernul

nu va trebui să intervină în favoarea capitalului, fie prin participațiune determinată, fie prin garantarea unei dobinzi; dar opiniunea noastră este ca o asemenea intervențiune nu trebuie să aibă loc de cât numai pentru acele linii, a căror construcțiune se impune prin interese generale și superioare pentru țară; și al căror venit nu poate covârși amortisarea capitalului de construcțiune, și cheltuelile de exploatare. Pentru toate celelalte linii, părerea noastră este că exploatarea lor trebuie să facă față și la amortisarea capitalului și la plata dobânzi, căci ele fiind drumuri numai de interes local, este drept ca ele să fie integral plătite de acei cari trag un profit imediat din existența lor. În această categorie ar cădea dupe noi toate liniile care în sistemul nostru au fost cerute cu cale îngustă.

Știm, domnilor, că aceste idei sunt contrare cu cele generalmente admise astăzi, adică, ca fără deosebire, tot capitalul de construcțiune să fie în sarcina statului, și ca exploatarea căilor ferate să fie lăsată în mâinile guvernului; dar avem asemenea fermă convingere că numai prin crearea acestor societăți vom putea înmulți repede precum se simte trebuință, rețeaua noastră de căi ferate; că numai prin existența acelor societăți agricultura și industria noastră vor isbuti a lua avântul care să le ridice din letargia în care se află, și în fine că numai prin crearea și încuragiarea acestor societăți se va da naștere și la noi la acea activitate industrială fără de care un popor nu are viață.