

## II. MEMORII SI COMUNICARI

### MODIFICAREA LEGEI DRUMURILOR

#### CONSIDERATIUNI GENERALE

Este cunoscut rolul însemnat, ce joacă căile de comunicație în dezvoltarea economică a unei țări. Este asemenea cunoscut că, cu cât drumurile de fer se înmulțesc cu atât trebuiesc sporite și drumurile șoseluite, pentru a ajuta pe cele d'întîi și a face reale foloasele ce ele pot aduce.

Dacă vom examina însă, situația drumurilor noastre, în raport cu trebuințele, și cu ceea ce mai avem de făcut încă, vom vedea că este foarte înapoiată.

În adevăr, iată care este starea actuală a acestor drumuri :

NUMIREA DRUMURILOR	Șoseluite	Ne șoseluite
	Kilomet :	Kilomet :
Căi naționale . . . . .	2,573	537
Căi județene . . . . .	3,133	1,892
Drumuri vicinale . . . . .	4,313	6,993
Drumuri Comunale . . . . .	2,912	8,412
Total . . . . .	12,931	17,834

Resultă dar că nu avem făcută până astăzi nici jumătate din rețeaua totală.

Pe lângă aceasta, dacă vom adăoga încă, că o mare parte chiar din aceste drumuri șoseluite, — județene și mai cu seamă cele vicinale și comunale — sunt în stare foarte rea, sau din cauza relei construcțiuni, sau din aceea a lipsei de întreținere, vedem că rezultatul este și mai defavorabil și trebuie să luăm odată măsuri, spre a eși din această stare atât de vătămătoare intereselor noastre economice.

Construcția și întreținerea tuturor drumurilor din țară, se face astăzi după legea din 1868 cu modificările aduse prin alte legi posterioare.

Este adevărat că, de la 1868 pînă astăzi, drumurile județene și vicinale au luat oare-care desvoltare; rezultatele obținute însă, nu sunt în raport, nici cu intervalul de timp trecut, nici cu sacrificiile făcute. — O experiență de 20 ani de aplicație, a dovedit că această lege presintă neajunsuri însemnate, și că trebuie modificată.

Prin studiul de mai la vale, voi căuta a arăta care sunt, după părerea mea defectele legii, și modul cum ar trebui modificată.

Nu am pretențiunea, nici că voi face critica cea mai bună, nici că voi da soluțiunea cea mai nemerită. Scopul este mai mult de a pune cestiunea în discuție, pentru ca alți bărbați mai competenți și cu cunoștințe mai întinse să'i dea soluțiunea cuvenită.

Mai înainte, de a intra însă în materia ce'mi propuiiu a trata, am crezut util a da oare-care notițe istorice, asupra lucrării drumurilor în România.

## Notițe istorice

### *asupra Lucrării drumurilor în România*

Construcția drumurilor sistematice în România s'a început pe la anul 1833.

Cele d'întăiu dispozițiuni legislative, privitoare la lucrarea drumurilor, sunt acelea prevădute în regulamentul organic. Înainte de Regulament, lucrările se mărgineau numai în dregerea drumurilor naturale și facere de poduri în puntele unde circulația nu se putea face prin apă. — Toate aceste lucrări însă se executau într'un mod foarte primitiv, fără proiecte sau planuri și fără nici-o priveghere tehnică. Mijloacele cu care se executau asemenea lucrări, erau zilele de prestație, numite atunci „Salahorie“ impuse asupra satelor.

Aceste sarcini însă, după cât se vede din o expunere făcută în regulament, nu erau reglementate prin nici o dispoziție de lege și se executau mai mult din obicei. „Acest obicei era vecinic un izvor de abusuri și pricina derăpănării șatelor“. (Regul. org. art. 63).

Dispozițiile prevădute în Regulamentul organic, pentru construcția și întreținerea drumurilor sunt acelea de la Cap. V, art. 163, sub titlu, „Despre mijloacele de comunicație.

Basele principale ale acestei legiuiri erau cele următoare:

Toate drumurile din țeară erau împărțite în două categorii: drumurile cele mari (naționale și județene de astăzi) și drumurile cele mici dintr'un sat într'altul și acelea care răspundeau în drumurile mari (vecinale și comunale de astăzi).

Drumurile din categoria 1-a (dregerea și ținerea lor în bună stare precum și facerea podurilor) erau lăsate în

sarcina Statului, iar drumurile din categoria 2-a, asupra satelor vecine, care se foloseau de ele.

Mijloacele de executare pentru drumurile din categoria 1-a, erau fondurile prevăzute în bugetul general al Statului, (acest fond a fost la început 200,000 lei vecbi); iar pentru cele din categoria 2-a, zile de prestație în natură. Tot-o-dată era prevăzut că obșteasca Adunare va întocmi chipul cu care sătenii se cuvine a se îndeletnici pe rînd la aceste lucrări pentru a nu fi năpăstuiți.

Dispozițiile prevăzute în Regulament însă, stabilind numai bazele principale ale unei legiuri pentru drumuri, trebuia ca o legiure ulterioare să determineze, mai în detaliu, cum are să se aplice acele dispozițiuni. Această a fost legiurea din 13 Mai 1843, a Prințului G. Bibescu.

Prin această legiure, s'a regulat că fie-care sătean, fără osebire, este dator să lucreze pentru facerea drumurilor câte 6 zile pe an, cu vitele sau cu mâinile, după starea în care se află. Depărtarea la care putea fi dus săteanul să lucreze era maximum de 3 poști.

Sub regimul acestei legiuri s'a început deschiderea drumurilor principale din țeară, și mai cu seamă acelea de la frontiere; și șoseluirea sistematică a câtor-va porțiuni de drumuri, unde comunicațiile erau mai dificile sau imposibile.

Prima legiure însă, care organizează într'un mod sistematic, atât lucrarea drumurilor, cât și serviciile însemnate cu executarea și controlul lucrărilor este legiurea din 1847.

Dispozițiile hotărîte prin această legiure sunt :

1 Se înființează pe lîngă Ministerul de Interne o di-

recție de Lucrări Publice, compusă din 4 despărțiri, și anume :

- a) Despărțirea Inginerească;
- b) Despărțirea podurilor și a drumurilor,
- c) Despărțirea de arhitectură și
- d) Despărțirea lucrărilor hydraulice.

Fie-care despărțire se compunea de un Șef al Despărțirii, un Șef de Secție și alți impiegați trebuincioși. Despărțirile 1, 3 și 4 se plăteau din casa Visteriei, iar despărțirea 2 din fondul drumurilor.

II. S'a regulat ca zilele (de prestație) ce nu se vor putea lucra fiind în depărtare mai mare de 3 poști, să se plătească în bani, după prețurile legiuite de Obșteasca Adunare, pentru clăcași. (Această dispozițiune nu era prevăzută în legiuirea din 1843.)

III. Lucrările să se execute după proiecte și planuri aprobate.

IV. Se institue un Comitet al Direcției Lucrărilor Publice, format de toți Șefii osebitelor despărțiri, la care era chemați a lua parte (cu vot consultativ) și alți Ingineri și arhitecți ai Statului.

V. Serviciile exterioare de executare se împart în mai multe secțiuni, în raport cu întinderea lucrărilor de făcut. O secțiune coprindea mai multe punte de lucrare și era încredințată unui Inginer-Șef. Fie-care punct de lucrare avea un conductor Cl. I; doi conductori Cl. II, un Comisar (agent plătit și executor administrativ) doi scriitori și privighetori.

Pe bazele legiuirii de mai sus, lucrarea drumurilor s'a urmat pînă la anii 1851, executându-se mai multe poduri și părți însemnate de șosele în diferite direcțiuni ale țerei.

Executarea zilelor de prestație însă dând loc la ne-

mulțumiri și plângeri neconținute din partea sătenilor, Prințul B. D. Știrbeiu, prin legiuirea din 1851, a modificat legea din 1843, în modul următor :

I. Cele 6 zile de lucru se desființează și în locul lor se înființează dări bănești și anume :

a) De la toți proprietarii de moși câte 3 lei vechi, pentru fie-care sătean așezat pe proprietățile lor.

b) De la toți locuitorii în genere, fără excepție, câte 6 lei vechi pe an.

II. Se înființează o casă a fondului drumurilor, în care să se adune toate sumele privitoare la drumuri, adică sumele acordate prin budgetul general al Statului : contribuțiile arătate mai sus sub lit. a și b, rezervele rămase din anul precedent, rămășițele neîmplinite din plata zilelor de prestație, taxele de la poduri și altele. (Se observă că o asemenea casă fusese înființată încă din anul 1841, însă numai pentru sumele acordate prin budget.)

III. Se înființează o Direcție Centrală a Lucrărilor Publice, atașată pe lângă Ministerul de Interne. (Această Direcție este tot cea prevădută prin legiuirea din 1847, cu oare-care modificări.)

IV. Se înființează o Eforie a drumurilor, compusă din 5 membrii, din sînul proprietarilor mari. Această eforie era însărcinată cu privegherea tuturor lucrărilor, cu cercetarea socotelilor, și în fine cu controlul general.

V. În fine prin această legiuire se mai stabilește, modul cum are a se executa lucrările prin întreprindere, adică darea lor în licitație, luare de garanții și altele.

Ofisul prin care s'a proclamat această legiuire este un act de însemnătate și se va reproduce mai la vale, la capitolul prestațiilor.

Lucrarea drumurilor s'a urmat ast-fel pînă la 1864, când s'a înființat legea Comptabilității generale a Statului. În urma punerii în aplicare a acestei legi, toate veniturile s'au centralizat la Ministerul de Finanțe și cheltuețele fie-cărui Minister s'a hotărît a se prevedea în budgetul general al Statului. Cu modul acesta construcția și întreținerea drumurilor, de la 1 Ianuarie 1865, a urmat a se face numai cu fondurile prevăzute în budget, pînă la anul 1868, când s'a înființat legea drumurilor.

Dispozițiile principale ale acestei legi sunt cele următoare :

I. Toate drumurile din țară se împart în 4 categorii și anume : căi naționale, căi județene, căi vicinale și căi comunale.

II. Căile naționale se construiesc și se întrețin de Stat cu fonduri prevăzute în budget. Căile județene, vicinale, și comunale se construiesc și se întrețin cu zile de prestații în natură și produsul lor în bani ; acordându-se 3 zile pentru căile județene și 3 zile pentru cele vicinale și comunale.

Cele 3 zile însă, pentru căile județene, au fost desființate prin legea din 25 Iunie 1881, și în locul lor, județele au fost autorizate a percepe pînă la două zecimi adiționale, asupra contribuțiilor directe : fonciera, patentă și licență.

Zilele pentru șoselele vicino-comunale, au fost lăsate în ființă, și prin legea din Iunie 1886, ele au fost sporite de la 3 la 5.

Istoricul lucrării drumurilor în Moldova, este aproape același ca și în țeara Românească.

Lucrarea drumurilor sistematice, și în această parte a țerei, a început tot în urma Regulamentului organic.

Mijloacele de executare erau tot zilele de prestație și fonduri din budgetul general al Statului.

Zilele de prestație au fost mai înțeu 6 până la anul 1851, când s'au redus la 3.

Dacă vom observa întinderea drumurilor executate, la diferite epoce, vom vedea că lucrările s'au început într'un mod mai regulat și pe o zonă mai întinsă în raport cu mijloacele de pe atunci. Epoca însă când aceste lucruri au început a lua dezvoltare mai mare, este încă de la anul 1863.

Iată lungimea drumurilor la diferite epoce :

La anul 1863 erau 775 km. căi naționale.

La anul 1870 erau 1800 km. căi naționale și județene.

La anul 1876 erau 4868 km. căi naționale, județene și vicinale.

La anul 1887 avem 10,000 km. căi naționale județene și vicinale.

Comparând aceste date, rezultă că de la anul 1833 până la 1863, adică într'un interval de 30 de ani s'a executat 775 km., ceea-ce revine 26 km. pe an sau un kilometru pe județ.

De la 1863 până la 1870, adică într'un interval de 7 ani s'a executat 1025 km. ceea-ce revine câte 146 km. pe an, sau  $4\frac{1}{9}$  km. pe județ.

De la 1870 până la 1876 s'a executat 3068 km. ceea-ce revine câte 510 km. pe an, sau 16 km. pe județ.

De la 1876 până la 1887, s'a executat 5132 kilom. ceea-ce revine câte 466 km. pe an sau  $14\frac{1}{2}$  km. pe județ.

Iar media pe toți anii de la 1863 până la 1887, este de 387 km. pe an, sau 12 km. pe județ



## Critica legii actuale și modificările de introdus.

Pentru a înlesni urmărirea acestui studiu, vom lua dispozițiile legii după ordinea alcătuirii ei, vom arăta părțile pe care le credem defectuoase, sau care nu mai corespund cu împrejurările de astăzi, și modul cum ar trebui modificată.

După cum s'a arătat mai sus, bazele principale care formează legea actuală sunt cele următoare :

I. Toate drumurile din țară se împart în mai multe categorii, după rolul ce joacă în rețeaua comunicațiilor și anume :

- a) Drumuri de interes general, sau căi naționale.
- b) Drumuri de interes județean, sau căi județene.
- c) Drumuri de interes local, sau căi vicinale și
- d) Drumurile comunale din sate și orașe.

II. Resursele acordate pentru construcția și întreținerea acestor drumuri sunt :

Pentru căile naționale fonduri din bugetul general al Statului. Lucrările se execută de Stat prin Ministerul Lucr. Publice.

Pentru căile județene până la două zecimi adiționale, asupra contribuțiilor directe: foncieră, patenta și licența. Lucrările se execută de Județe care au și administrația acestor fonduri.

Pentru căile vicinale și comunele cinci zile de prestații în natură și produsul lor în bani. Lucrările se execută asemenea de județe.

Să intrăm acum în esaminarea în detaliu a acestor dispozițiuni ale legii.

### Clasificarea drumurilor

După clasificarea făcută prin legea din 1868, drumurile de interes general, sau căi naționale, sunt acele,

care plecând din capitala țării se dirig către deosebitele capitale de districte, porturi și trecători de frontieră.

Această clasificare era justificată pentru epoca când s'a făcut legea, adică, când nu exista încă căile ferate. Atunci toate comunicațiile și toate transporturile mari, atât de călători cât și de mărfuri, de la diferite puncte ale țării, către centruri sau frontiere se făceau pe aceasta categorie de drumuri, și prin urmare ele aveau un caracter de interes general. Astăzi însă acel rol îl îndeplinește căile ferate, toate transporturile mari și depărtate, atât de călători cât și de mărfuri, se fac pe aceste căi; și șoselele numite naționale, nu mai servesc acum de cât ca drumuri de comunicație locală de la o stație la alta. Este rațional dar, ca pe viitor denumirea de căi naționale să se desființeze, și aceste să se clasifice între căile județene.

O altă modificare de introdus tot în această parte a legii, este și aceea privitoare la formalitățile de îndeplinit pentru clasificarea drumurilor. După lege, clasarea căilor naționale și județene trebuie făcută prin o lege specială, iar aceea a căilor vicinale prin decret regal. Ori dispoziția de clasificare prin o lege specială este nefolositoare, și tot-o-dată foarte greu de îndeplinit. Este nefolositoare, căci dacă odată prin legea organică se stabilește în mod categoric și lămurit, ce condițiuni trebuie să îndeplinească o categorie de drum, nu mai este necesitate de o altă lege pentru clasificarea fiecărui drum. Este greu de îndeplinit, fiind-că corpurile legiuitoare nu au timpul tot-d'a-una a se ocupa cu asemenea legi;—probă despre aceasta este că legea drumurilor s'a pus în aplicare la 1868, și până astăzi nu este încă votată de ambele corpuri legiuitoare o lege specială de clasificare.

Pentru înlesnirea dar a mecanismului aplicării legii, suntem de părere că prin legea generală a drumurilor să se definească în mod lămurit și categoric condițiile ce trebuie să îndeplinească fie-care categorie de drum; iar declararea și clasificarea lor, într'una din aceste categorii să se facă :

Pentru drumurile județene (cele naționale fiind contopite în aceste) prin decret regal, și pentru drumurile vicinale prin decisiune ministerială, luându-se în ambele casuri avisul Consiliului județean.

Pentru drumurile comunale rurale, prin decisiunea comitetului permanent asupra propunerii consiliului comunal; și pentru drumurile sau stradele din comunele urbane, de către Consiliul comunal, fără altă autorizare de cât formele prevăzute prin legea comunală.

O a treia modificare, relativă tot la clasificare, este aceea a art. 9 din lege care prevede că, „ori-ce drum de ori ce categorie urmează fără întrerupere în traversarea comunelor rurale și urbane, și el se execută și se întreține cu mijloacele afectate lui.“

Această dispoziție a legii era asemenea justificată atunci când nu erau căile ferate. Atunci toate transporturile mari și depărtate, de mărfuri și călători, pe căile naționale și județene, traversau orașele fără ca acestea să tragă vre un folos din această trecere;—era dar drept ca construcția și întreținerea unor asemenea drumuri, care aveau un caracter de interes general, să nu cadă în sarcina orașelor. Astăzi însă toate aceste transporturi sa fac cu căile ferate, și prin orașe nu mai străbat de cât transporturile necesarii trebuințelor lor, sau acelea care se fac pentru un interes curat local. Este nedrept dar ca sarcina construcției și întreținere

unor asemenea drumuri să mai rămâe în sarcina Statului sau a județului.

Pe lângă acesta considerațiuni, trebuie a se mai ținea în seamă că, prin desființarea zilelor de prestație pentru căile județene, mijloacele pentru aceste căi sau restrâns într'un mod simțitor, fiind-că zecimile adiționale înființate în locul zilelor desființate, nu represintă echivalentul lor; pe când din contră, prin adăogirea încă a 2 zile pentru drumurile comunale, peste cele 3 acordate prin legea din 1868, resursele orașelor s'au mărit. Afară de acestea, orașele, pe lângă prețul în bani a celor 5 zile, mai percep pentru întreținerea stradelor, diferite impozite, taxe pe jugărit și altele, pe care nici Statul nici județul nu le are.

Pentru aceste considerațiuni credem, că este drept ca acest articol al lezei să se modifice în sensul că: ori-ce cale de ori-ce categorie în continuarea sau traversarea ei prin orașe să devie stradă comunală urbană. Pentru comunele rurale să se păstrede dispoziția legei actuale.

#### Lărgimea zonei drumurilor.

Lărgimile prevăzute prin legea actuală pentru zonele drumurilor sunt:

Pentru calea națională 25 metri.

Pentru căile județene 20 metri.

Aceste lărgimi puteau fi justificate, pentru timpul când, toate transporturile de mărfuri, și mai cu seamă de vite slobode, se făceau pe aceste drumuri; astăzi însă, când cele mai multe din aceste transporturi se fac cu căile ferate, și când valoarea terenurilor a crescut într'un mod simțitor, nu mai este motiv a se impune proprietății teritoriale servituți de lărgimi atât de mari.

Credem dar că lărgimea zonei pentru căile naționale și județene se poate reduce fără inconvenient la 17—20 metri.

Această dispoziție s'a și adoptat prin o lege specială, care însă nu a fost încă votată de ambele corpuri legiuitoare.

Resursele acordate pentru drumuri. Caile naționale.

Pentru căile naționale, legea prevede că construcția și întreținerea lor se va face cu fonduri din bugetul general al Statului; fără a determina, nici natura nici suma fondurilor ce se afectează pentru acest scop. Din această neprevădere a legii, lăsându-se hotărârea fondurilor la fluctuațiile bugetului, a rezultat că, sumele acordate pentru aceste drumuri, au fost mai tot-d'a-una insuficiente în raport cu trebuințele; și astfel nu numai că nu sa mai putut construi din nou aproape nimic, dar și chiar drumurile executate, în mare parte sunt rău întreținute din cauza lipsei de mijloace.

Pentru interesul dar al dezvoltării și ținerii în bună stare a comunicațiilor, este necesaru, ca legea să hotărască și pentru căile naționale, natura și suma fondurilor ce se afectează pentru aceste drumuri, precum a făcut pentru căile județene.

Între contribuțiile directe ce percepe Statul, este contribuția căilor de comunicație, care produce anual un fond de 5 milioane. Este drept ca acest fond, să fie afectat prin lege, într'un mod hotărît și statornic pentru construcția drumurilor. Asemenea trebuie afectat tot la drumuri și venitul podurilor cu taxă, fiind un produs tot al drumurilor.

Această măsură ar avea de rezultat, de a da drumurilor mijloace mai suficiente ca să poată ajunge odată la complectarea lor, și la o stare mai bună de între-

ținere; fără a mai espune acest serviciu la eventualitățile subvențiilor bugetare, care pot varia pe fiecare an, după împrejurări și alte necesități ale Statului.

Afară de aceasta, nu este drept ca o contribuție, care se percepe, anume și categoric, pentru un serviciu oare-care, să se întrebuițeze la îndeplinirea altor serviciilor streine.

Am zis că, fondurile acordate prin buget au fost tot-d'a-una insuficiente. Vom lua fie-care alocație în parte și vom demonstra această insuficiență.

Sumele prevădute în bugetul anului corent, care este oare-cum mai sporit de cât anii trecuți, sunt:

<i>Personalul tehnic</i>	Lei	
Retribuția . . . . .	330.900	} 400.500
Chiriile și material . . . . .	10.600	
Transporturi și diurne . . . . .	59.000	
<i>Intreținerea șoselelor</i>		
Personalul cantonierilor . . . . .	66.640	} 1.621.640
Materiale de pietriș . . . . .	960.000	
<i>Pentru lucrări</i>		
Reparații și reconstrucții . . . . .	800.000	} 1.222.000
Lucrări din nou . . . . .	240.000	
Podurile de fer . . . . .	182.000	
<i>Subvenții orașelor</i>		
Orașul București . . . . .	145.000	} 189.938
Orașul Iassy . . . . .	49.938	
Total general. . . . .		3.434.078

#### Personalul tehnic

Suma de 400.500 lei prevădută în buget, coprinde tot personalul tehnic al Ministerului; adică: membrii consiliului lucrărilor publice, Inginerii atașați în admi-

nistrația centrală, personalul însărcinat cu serviciile exterioare ale drumurilor (șosele), și personalul însărcinat cu proiectarea și construcția drumurilor de fer. Acest personal se compune de 5 Inspectori, 34 Ingineri și 33 Conducători.

Din acest număr însă, pentru serviciul curat al drumurilor, nu sunt de cât 16 ingineri și 16 conducători, sau în total: 32 agenți, ceea ce revine câte unul de județ. Este invederat dar că, cu un singur inginer sau conductor, este materialmente imposibil a se îndeplini în mod satisfăcător toate trebuințele serviciului dintr'un județ.

Suma ce represintă cheltuiala acestui personal este: 150.000 lei retribuțiuni, 10.600 chiri și material, și 30.000 transporturi.

Prin urmare din suma de 400.500 lei, prevăzută în budget nu revine pentru personalul drumurilor de cât 190.000 lei. Restul este pentru personalul celor alte servicii.

#### Intreținerea căilor naționale.

Intinderea căilor nationale executate până astăzi, fiind de 2563 kilometre, cheltuiala pentru o întreținere normală ar fi :

Materialul de petriș, — socotind o uzură medie numai de un centimetru — face pentru un kilometru 60 m. cubi, iar pentru 2573 kilometre 154.380 m. cub.; care după prețul mediu de 8.50 lei un metru cub face 1.312.000

Personalul cantonierilor și picheri socotit după lungimea șoselelor și poziția lor . . .	<u>630.000</u>
Total necesariu . . .	1.942.000

Ori alocația bugetară nefiind nici o dată mai mare de 1.600.000 lei, rezultatul este că, o mare parte din

aceste sosele sunt în stare rea, și unele sunt amenințate chiar a se distruge.

#### Lucrări.

Reparațiile și reconstrucțiile podurilor și altor lucrări de artă degradate, de pe căile naționale, după statuturile întocmite, se urcă la suma de peste 4 milioane lei. Admițând că aceste lucrări ar trebui făcute neapărat în curs de 5 ani, pentru ca réul și sarcinele să nu devie mai mari, rezultă că pentru executarea acestor lucrări ar trebui o sumă anuală de cel puțin 800.000 lei.

Intinderea căilor naționale ce mai sunt de executat încă, este de 537 kilometre și costul lor total se urcă la suma de 14 milioane. Admițând ca executarea lor să se facă într'un termen de 14 ani ; ar trebui și pentru acestea, încă un milion pe an.

Prin urmare, pentru reparații, reconstrucții și construcțiuni din nou, ar trebui cel puțin 1.800.000 lei pe an ; pe când alocația bugetară fiind abea de 1.200.000 lei, este învederat că lucrările au rămas cu totul înapoiate, și s'au adăogat din an în an.

#### Subvențiunile orașelor.

După legea actuală, construcția și întreținerea căilor naționale în traversarea orașelor, cade tot în sarcina Statului.

Costul lucrărilor de făcut pe aceste părți de căi, se urcă la suma de peste 750.000 lei. Ori în budget nefiind prevăzută de cât subvenția pentru orașele București și Iassi, în sumă de 189.938 lei, ministerul n'a putut îndeplini mai nici odată această dispoziție a legii, cu toate că orașele au reclamat necontenit.

Micile sumi ce s'au acordat din când în când unora



din orașe, din fondul de reparații, sunt cu totul departe de a satisface trebuințele ; și dacă această dispozițiune a legii se mai mentine, orașele sunt în drept a cere îndeplinirea ei.

### Resursele căilor județene.

Resursele acordate pentru căile județene sunt zecimile aditionale asupra contribuțiilor directe, foncieră, patentă și licență. Aceste zecimi, care variază după județe, de la una până la maximum de două, împreună și cu alte venituri extraordinare, produc o sumă anuală de 3 milioane lei ; cu care trebuie a se îndeplini toate cheltuelile de întreținere și construcții a acestor drumuri, și anume :

a) *Întreținerea.* — Lungimea totală a căilor județene executate până astăzi este de 3.100 kilometre. Dacă vom considera că toată această întindere de drumuri se află într'o stare normală (ceea-ce în realitate nu este, fiind-că în mare parte sunt foarte degradate) și dacă vom admite că întreținerea lor nu necesită de cât minimum de cheltuială și anume : 60 metri cubi petriș a 7 lei și 180 personal de cantonieri, sau 600 lei de kilometru ; revine ca pentru 3100 kilometre trebuie anual o sumă de . . . . . 1.860.000

b) *Construcțiuni din nou.* — Intinderea căilor județene de executat încă este de 1.900 kilom. Costul mediu al construcției unui kilometru de asemenea cale, în condițiile cele mai economice este de 20.000 lei ; ceea-ce pentru 1.900 kilom. face 38 milioane. Dacă vom admite, dar că aceste drumuri sa se completeze în 19 ani, tot ar resulta o cheltuială anuală de . . . . . 2.000.000

c) *Personalul tehnic.* — Personalul astăzi în ființă costă suma de 485.000 lei. Acest personal însă este cu totul insuficient, și puțin plătit. Pentru a avea un personal în strictul necesariu și în raport cu întinderea lucrărilor, ar trebui a se prevedea o sumă cel puțin de . 650.000

d) *Subvențiuni.* — După lege, județele sunt datoare a da subvenții comunelor lipsite de mijloace pentru construcții de poduri pe căile vecinale și comunale. Aceste subvenții pentru toate județele se urcă minimum la suma de . . . . . 900.000

Suma totală dar ar fide . . . . . 5.400.000

ori după cum s'a arătat mai sus, venitul total al acestei categorii de drumuri este numai de 3 milioane, sumă care nu este suficientă, nici pentru întreținerea șoselelor existente, cu personalul tehnic și subvențiunii. Este dar indispensabil a se avisa la sporirea resurselor și pentru această categorie de drumuri.

Această sporire se poate obține percepându-se la toate județele integral cele două zecimi aprobate prin lege și aplicându-se aceste zecimi și la contribuția căilor de comunicație.

#### Resursele căilor vicinale și comunale.

Resursele acordate prin lege, pentru construcția căilor vicinale și comunale sunt 5 zile de prestație în natura și produsul lor în bani.

Întinderea acestor căi, executată până astăzi este :

	<u>Kilom.</u>		<u>Kilom.</u>
Căi vicinale. . . . .	4 300	}	. . . . 7.200
Căi comunale . . . . .	2.900		
Rest a se executa încă :			
Căi vicinale. . . . .	6.990	}	. . . . 15.400 . . .
Căi comunale . . . . .	8.410		

Observațiile făcute **asupra** căilor județene, în ceea-ce privește starea lor, se aplică și **asupra** căilor vicinale și comunale. Acestea însă sunt și mai rele de cât cele județene. În cele mai multe locuri, niște mici lucrări de pământ, acoperite cu un strat de nisip amestecat cu bolovani, este ceea-ce se numește șosea vicinală sau comună.

În ceea-ce privește lucrările de artă, adică poduri și altele, acestea mai că nu există, și pe unde se află sunt provisorii și în stare rea.

Cu toate astea să admitem că și aceste șosele ar fi pe toată întinderea de 7200 kilom. în stare normală și că acum nu ar trebui de cât întreținute.

Pentru întreținerea unui kilom. de cale vecino-comunală, trebuie : 65 zile cu mâinele (pentru curățire de șanțuri, exploatarea de petrișiu, așternerea lui pe șosea și altele) și 50 zile cu carul pentru transportul petrișului.

Prin urmare pentru întreținerea a 7200 kilom. de cale executate, ar trebui 468.000 zile cu mâinile și 360.000 zile cu carul, sau în total 828.000 zile.

Totalul zilelor de prestație după calculele făcute pe o medie de 12 ani este :

	<u>zile</u>
Zile cu mâinile . . . . .	1.200.000
Zile cu carul . . . . .	900.000
Total . . . . .	<u>2.100.000</u>

Din acestea trebuie scădute :

	<u>zile</u>
a) Pentru întreținerea șos. vecino-com. .	828.000
b) Pentru apărări de inundații și altele .	80.000
c) Pentru ajutor la căile jud. (conf. legii).	420.000
d) Zile pierdute sau plătite în bani . .	210.000
Total . .	<u>1.538.000</u>

Rămâne dar disponibile pentru construcțiuni din nou un număr aproximativ de 562.000 zile cu mâinile și cu carul.

După calculele făcute, pentru construcția unui kilom. de drum vecino-comunal trebuie 1700 zile cu mâinile și 1.100 zile cu carul sau în total 2.800 zile, afară de lucrări de artă.

Prin urmare cu zilele disponibile arătate mai sus se poate construi în termen mediu pe fie-care an câte 200 kilom. de șosea, ceea ce revine ca pentru complectarea întregii rețele de 15.000 kilom. ce mai este, de făcut va trebui 75 ani.

#### Despre Prestații.

Partea cea mai dificilă a legii drumurilor după părerea noastră, și care merită uă deosebită atențiune a legiuitorului, este aceea relativă la prestații. Zicem că este dificilă, fiind-că este nedreaptă și presintă mari dificultăți în aplicațiune.

În privința prestațiilor s'a zis și s'a discutat foarte mult, și ar fi prea lung, de a însera în cadrul acestei lucrări diferitele discuțiuni și opinii emise. Vom reproduce însă câte-va documente care contin critica prestațiilor, făcută de legiuitori însemnați ; critică care se poate aplica și legiuirii noastre fără nici uă escepțiune.

Pentru a se cunoașce însă, împrejurările sub care sau

produs aceste documente, credem necesariu, a face mai întâiu un resumat istoric al prestațiilor, atât în România cât și în Franța, de la care am împrumutat alcătuirea legii noastre.

În România, după cum am arătat mai sus, prestațiile au existat din vechime sub numire de podvadă sau salahorie. Ele însă nu erau reglementate prin nici o lege și se executau din obicei.

Cele dintâi dispoziții legislative, relative la prestații, sunt cele din regulamentul organic și legiuirea din 1843 care a statornicit darea celor 6 zile de lucru pe an. Aceste zile au fost desființate, prin legiuirea din anul 1851, de către Domnitorul Știrbeiu, și apoi reînființate prin legea din 1868.

În Franța prestațiile au asemenea origina lor din vechime, sub numirea de podvadă (corvée). Ele au fost introduse mai întâiu în Lorena de către ducele Leopold și apoi s-au răspândit cu repeziciune în tot regatul. Și aci însă legiuirea care a stabilit în mod definitiv prestația drumurilor a fost aceea din anul 1737.

În 1776 regele Ludovic al XVI a desființat această sarcină, înlocuind-o printr-o contribuție în bani. Opoziția parlamentelor însă, și a claselor privilegiate a izbutit a o reînființa iar.

Cu toate astea, această sarcină ridică atâtea plângeri ilegitime în cât în 1787 trebuie să fie iar suprimată.

Lipsa de bani însă în care se afla atunci, și pe de altă parte necesitatea simțită de a se repara drumurile au silit pe guvern a recurge iar la prestații, și prin decretul consular din anul X se ceru consiliilor municipale, a se ocupa și presenta în această privință o organizare, care li s'ar părea mai preferabilă.

Această dispoziție însă rămânând în desuetudine, dru-

murile ajunseră în stare de ruină. Atunci veni legea din 1824 care restabili prestațiile în natură și regulă modul lor de aplicare, fără a le impune însă ca o obligație comunelor. În fine legea din 1836 făcu obligatorii prestațiile.

## EDICTUL REGELUI LUDOVIC XVI.

DIN FEVRUARIE 1776

PRIN CARE SE DESFIINȚEAZA PRESTAȚIILE ÎN FRANȚA

*Noi Ludovic etc :*

»Pentru protecția ce datorim agriculturii, care este adevărata ba-  
»să a abundenței și a prosperității publice, și pentru favoarea ce-  
»voim să acordăm comerțului, ca cea mai sigură încurajare a a-  
»griculturii, vom căuta a lega din ce în ce mai mult, prin comu-  
»nicațiuni înlesnicioase, toate părțile regatului nostru, fie între ele  
»fie cu țările străine.

»Dorind să procurăm aceste avantaje popoarelor noastre, pe ca-  
»lea cea mai puțin oneroasă pentru dânsese, am făcut a ni se da o  
»seamă, despre mijloacele care au fost obicinuite pentru construcția  
și întreținerea drumurilor publice«.

»Am văzut cu durere, că cu excepțiunea unui prea mic număr de  
»provincii. lucrările de acest fel, au fost în cea mai mare parte exe-  
»cutate prin mijlocul podvezilor (*corvées*) cerute supușilor noștri, și  
»chiar de la partea cea mai saracă, fără ca să li se fi plătit nici uă  
»despăgubire (salariu) pentru timpul ce au întrebuințat. Nu ne am  
»putut opri de a nu fi isbiți de inconvenientile atașate de natura acestei  
»contribuțiuni.

»A ridica cu sila pe cultivator de la lucrările sale, este a i se  
»face o nedreaptate reală, chiar atunci când i s'ar plăti zilele sale.  
»În zadar s'ar crede, că s'ar putea alege, pentru această lucrare  
»silită, un timp, în care locuitorii de la țeară sunt mai puțin ocu-  
»pați, operațiile culturii sunt așa de variate și multiple, în cât nu  
»rămâne nici un timp care să nu aibă întrebuințarea sa, chiar când  
»ar exista asemenea timpuri, ele diferă în locuri foarte apropiate,  
»și adesea chiar în același loc, după diferența naturii solului, sau du-  
»pe diferitele feluri de cultură.

„Administrația cea mai atentă nu poate să cunoască toate aceste  
 „varietăți în detaliu. Pe lângă aceasta, necesitatea de a aduna la  
 „punctele de lucrare un număr indestulător de lucrători, cere ca  
 „chemarea să fie generală în același canton. Uă eroare a adminis-  
 „trației poate să facă pe cultivatori a perde niște zile, dintr'o epocă  
 „care cu nici o plată nu ar putea fi despăgubite.“

„A lua timpul muncitorului, chiar plătindu'l, este echivalentul unui  
 „imposit. A'i lua însă timpul fără a'l plăti este un îndoit imposit.  
 „Și acest imposit este afară din ori-ce proporții, când cade pe niște  
 „simpli lucrători cu ziua, care nu au pentru subsistență, de cât mun-  
 „ca brațelor lor.

„Omul care lucrează de silă și fără plată, lucrează a lene și fără  
 „interes; face în același timp mai puțin lucru și lucrul său este rău  
 „făcut. Lucrătorii siliți de a face adesea câte trei leghe sau și mai  
 „mult, pentru a se duce la punctul de lucrare, și a se întoarce la  
 „casele lor, perd fără nici un folos pentru lucrare o mare parte din  
 „timpul ce li se cere. Apoi la lucrare, apelurile multiple, facerea tra-  
 „seului, distribuirea lucrărilor, greutatea de a face să se execute de  
 „câte o mulțime de oameni adunați după întâmplare, cea mai mare  
 „parte fără inteligență, precum și fără voință; toate acestea consu-  
 „mă încă o parte din timpul care rămâne. Ast-fel lucrarea care se  
 „face, costă pe popor și pe stat, în zile cu brațele și cu carul, de  
 „două ori și adesea de trei ori mai mult de cât ar costa dacă s'ar  
 „face cu plata în bani.“

„Imposibilitatea de a înmulți în ori-ce moment chemările face  
 „ca în cea mai mare parte a provinciilor, reparațiile de întreține-  
 „re se fac de două ori pe an, înainte și după iarnă; și că la epo-  
 „cele acestor reparațiuni, drumurile se găesc foarte degradate;  
 „ast-fel că se resimte necesitatea de a le reimpetri din nou și în to-  
 „talitate; ceea-ce pe lângă inconvenientul că face drumurile la fie-  
 „care din aceste date, greu de circulat, dar atrage încă pe fie-care  
 „an o cheltuială de zile cu mâinile și cu carul, care este aproape  
 „egală cu cea a primei construcțiuni din nou.“

„Ori ce lucrare care cere oare-care instrucție, oare-care meș-  
 „teșugă particular, este imposibil a se executa prin *podvadd*. Aces-  
 „te este cauza pentru care construcția drumurilor executate prin  
 „această metodă, trebuie a se mărgini în niște șosele rău construite  
 „fără a se putea substitui șosele pavate, când natura petrei ar cere,  
 „sau când lipsa și depărtarea carierei, ar face construcția în pavagiū

„mai puțin scumpă de cât aceea a șoselelor impetrite, care consu-  
 „mă o cantitate cu mult mai mare de piatră. Acastă diferență de  
 „preț, adesea-ori prea mare; în desavantagiul șoselelor impetrite,  
 „este o adăogire de cheltuială reală și de sarcini pentru popor.

«Trebue a se adăoga încă mulțimea accidentelor, precum: per-  
 «deri de vite care ajungând la punctul lucrării, deja ostenite cad și  
 «nu pot rezista muncii ce li se cere; perderi de oameni chiar, capi  
 «de familie care rămân răniți, schilodiți, sau pățimași prin boalele  
 «ocasionate de osteneală și de intemperiiile sezoanelor. Aceste per-  
 «deri sunt cu atât mai dureroase, cu cât acela care suferă sau pierе,  
 «cade pentru o muncă silită, fără a fi fost recompensat prin nici o  
 «plată.

«Se mai adăogă încă inconvenientele de constrângere, amenzi și  
 «penalități de tot felul provocate de rezistența ce se opune tot-d'a-  
 «una la o lege aspră; și care toate acestea fac imposibilă executa-  
 «rea acei legi fără a se ridica reclamațiuni de nemulțumiri *Vexațiile*  
 «ascunse, cu toată privegherea ce s'ar pune, nu se poate împedeca într'o  
 «administrație de lucrări, așa de întinsă și complicată, ca aceea a pres-  
 «tațiilor; în care justiția distribuitivă se rătăcește într'o mulțime de de-  
 «talii, și în care autoritatea sub-divisată și răspândită într'un așa mare  
 «număr de mâini, este confiată în cele din urmă ramuri ale sale, la  
 «niște amployași subalterni, care este aproape imposibil de al alege cu  
 «certitudine, și foarte greu de al priveghea.

«Noi credem imposibil de a aprecia cât costă podvada pe po-  
 «poare.

«Inlocuind dar acest sistem așa de oneros în efectele sale, și așa  
 «de defectuos în mijloacele sale, prin acela de a se construi dru-  
 «murile cu bani; vom avea avantajul de a ști într'un mod precis  
 «sarcina care rezultă pentru popoarele noastre, *avantagiul de a stârpi*  
 «tot odată *isvorul vexațiilor și acela al nesupunerilor*, acela de a nu  
 «mai avea a pedepsi, de a nu mai face chemări, și în fine de a in-  
 «lătura întrebuițarea de autoritate, și putere care este așa de du-  
 «reros de a o aplica.

«Aceste diferite motive ar ajunge pentru a ne face să preferăm  
 «în locul podveșilor, mijlocul mai blând și mai puțin costisitor de  
 «a face drumurile cu bani; dar motivul cel mai puternic și mai de-  
 «cisiv încă, care ne determină la aceasta, *este nedreptatea inseparabilă*  
 «de acest fel de imposiți.

«Toată greutatea acestei sarcini cade, și nu poate cădea de cât



«pe partea cea mai săracă a supușilor noștrii; pe aceea care nu au  
 «altă proprietate de cât brațele și munca lor. pe cultivatori și pe  
 «arendași. Proprietarii, mai toți privilegiați, sunt scutiți, sau nu con-  
 «tribuesc de cât foarte puțin; cu toate astea, tocmai proprietarilor  
 «folosesc drumurile publice, prin valoarea ce comunicațiile înmulțite  
 «dau produselor pământurilor lor.

«Nu sunt nici cultivatorii, nici lucrătorii cu ziua, care muncesc  
 «la aceste drumuri, care profită de dînsele. Succesorii arendașilor  
 «actuali vor plăti proprietarilor acest adaos de valoare, crescând aren-  
 «zile. Clasa lucrătorilor cu ziua, vor dobândi poate într'o zi o adăogire  
 «de salariu proporțională cu valoarea producțiilor; va câștiga de a  
 «participa și dinsa la adăogirea generală a bunului traiu public; dar  
 «singură clasa a proprietarilor va primi o adăogire de îmbogățire  
 «repede și imediată; și această bogăție nouă, nu se va răspândi în  
 «popor, de cât atât pe cât el o va rescumpăra prin o nouă muncă.

«Așa dar clasa proprietarilor de pământ este cea, care culege  
 «fructele facerei drumurilor; ea dar este care ar trebui să facă si-  
 «gură avansul pentru că ea trage foloasele.

«Cum ar putea să fie drept de a face să contribuiască, pe aceia  
 «care nu au nimic al lor, de a 'i forța să dea timpul și munca lor  
 «fără plată de a le ridica singura resursă care au în contra miseriei  
 «și foamei, pentru a 'i sili să muncească în folosul cetățenilor mai  
 «bogați de cât ei.

«O eroare cu totul contrarie a angajat adesea ori pe administra-  
 «ție de a sacrifica drepturile proprietarilor, dorinței rău înțeleasă de  
 «a ușura clasa săracă, îndatorind prin legi prohibitive pe cei d'intăiu  
 «de a da produsele lor cu un preț mai jos de cât adevărata lor  
 «valoare.

«Prin aceasta pe de o parte se comitea o injustiție către proprie-  
 «tari îndatorându-i a procura lucrătorilor pâne cu preț scădut; iar  
 «pe de altă parte se lua acestor nenorociți în favoarea proprietarilor  
 «fructul legitim al sudoarei și muncii lor.

«Pe de o parte era teamă ca prețul celor necesarii pentru hrană  
 «să nu se urce prea mult în cât salariul lucrătorilor să nu le mai  
 «poată fi de ajuns; iar pe de alta, cerënd de la dênșii gratuit, o  
 «muncă, care ar fi fost plătită, dacă aceea care profită de dênsa ar  
 «fi suportat cheltuiala, li se ridică mijlocul de concurență, cel mai  
 «nemerit a face să crească aceste salarii la adevăratul lor preț.

•Prin acest sistem se atacă de o potrivă și proprietățile și liber-

«tatea diferitelor clase ale supușilor noștrii; se sărăcește și unii și alții, pentru a 'i favorisa în urmă pe rind într'un mod injust. Astfel se rătăcește cine-va, când uită că, justiția singură poate să mențină echilibrul între toate drepturile și toate interesele.

«Starea în care se află astăzi drumurile, în cea mai mare parte a provinciilor noastre, și ceea ce mai rămâne de făcut încă după atâtea ani, în timpul cărora prestațiile au fost în vigoare, dovedește cât este de falș că acest sistem poate să accelereze construcția drumurilor.

«S'ar putea speria cine-va de cheltuiala ce ar atrage construcția drumurilor prin bani. S'ar crede că tesaurul Statului, epuizat de războaie și de risipele trecute, încărcat de o masă enormă de datorii, n'ar putea face față acestor cheltueli. S'ar putea ivi teama de a mai impune această cheltuială asupra poporului, prea încărcat, și s'ar putea zice că este de preferat a 'i cere o muncă gratuită, crezându-se că este mai bine de a cere locuitorilor de la țară, în timp de câte-va zile, brațele pe care le au, în loc de bani, pe care nu 'i au.

«Acei care fac acest raționament, uită că, aceluia care nu au decât brațele lor, nu trebuie a li se cere, nici banii pe care nu 'i au nici brațele care sunt unicul lor mijloc de a se hrăni, dinșii și familia lor.

«Ei uită că, sarcina construcției drumurilor, îndoită și întreită, prin încetinimea, pierderea de timp și imperfecțiunile atașate de lucrarea prin prestații, este incomparabil mai îngreuitoare pentru acești neferociți, care nu au decât brațele, decât ar fi o sarcină incomparabil mai mică, impusă în bani asupra proprietarilor, care sunt mai mult în stare de a plăti; care prin adăogirea venitului lor, ar culege imediat fructul acestui fel de avans, și a cărora contribuție devenind pentru dinșii o sursă de bogăție, ar ușura îndată pe acei oameni, care neavând decât brațele lor, nu pot trăi, decât întrucât aceste brațe sunt întrebuințate și plătite.

«Ei uită că, dacă un impozit întrebuințat în cheltueli depărtate, a cărora întrebuințare poporul nu le cunoaște, slege provinciile și le mâlnește, din contra o construcție al căria produs cheltuit în localitate chiar sub ochii aceluia care o plătesc, în lucrări al cărora avantaju 'l culeg ei, și care ușurează pe locuitorii săraci procurându-le un salariu, aceasta din contra îmbogățește și consolează poporul.

«Ei uită încă că podvada este chiar ea un impozit, și încă un impozit cu mult mai greu, cu mult mai inegal repartizat, și cu mult mai împovărător de cât cel-l-alt, pe care se tem a 'l stabili.

«Inlesnirea cu care au fost făcute drumurile prin bani, în câte-va țări ale Statului și ușurarea ce au încercat poporul, când administrația a substituit podvadei o contribuție în bani, au dovedit în des-  
«tul cât această contribuție era preferabilă, față cu inconvenientele  
«care decurg din podvadă.

«Pentru aceste cauze :

«Cu avisul consiliului nostru, și din știința noastră sigură, prin  
«plina putere și autoritate regală, am zis, statuat și ordonat prin  
«presentul edict perpetuu și irevocabil ceea ce urmează:

*Urmează legea.* Prin această lege se desființează cu totul lucrul gra-  
tuit și forțat sub numire de podvadă (corvée) și se înființează dări  
bănești asupra tuturor proprietarilor de bunuri și de fonduri, supuse  
contribuții și după o repartiție proporțională cu cotisația lor în ro-  
luri. La această dare se supune și chiar domeniile regelui.

## PROCLAMAȚIA

### PRINTULUI B. D. STIRBEI

DIN NOEMBRIE 1851 PENTRU DESFIINȚAREA PRESTAȚIILOR.

«Impărtășind obștei noua legiuire, pentru lucrarea drumurilor și  
«a podurilor, Noi avem mulțumirea a'i da o nouă dovadă de ne-  
«contentită îngrijire a oblăduirii, de a înlesni și a asigura mijloacele  
«contribuitoare, spre îmbunătățirea deosebitelor ramuri ale trebuin-  
«țelor publice.

«Sătenii! Povara celor șase zile de lucru, ce era numai în sarcina  
«voastră, Dumnezeu ne a ajutat a o desființa și cu aceea a ridica  
«d'asupra-ve' cea din urmă angara.

«Lucrarea drumurilor și a podurilor, ca o trebuință din cele mai  
«de căpetenie, pentru înlesnirea comunicațiilor și întinderea nego-  
«țului; va urma neîncetat, însă numai cu plata în bani pe temeiuri  
«de bună tocmeală. Așa dar legiuirea cea nouă, preface zilele de  
«lucru în bani; însă aceasta nu este o povară pusă numai în sarcina  
«voastră, ci se împărtășește astă-zi și de proprietari. Aceștia cunos-  
«când că, precum se bucură de folosul ce pot trage din îmbunătă-  
«țirea drumurilor, așa sunt datorii a lua parte și la povara cheltue-  
«lilor, n'au voit a rămânea mai îndărăt în îndeplinirea acestei ob-

«ștești îndatoriri, și de aceea s'a hotărât, ca din nouă lei pe an, orându-i de fie-care familie, șase să se răspundă de către săteni și trei de către proprietarul moșiei începând cu anul 1852.

«Cu jertfele ce se fac dar acum și dintr'o parte și din alta, n'aveți de cât a conlucra cu toții, spre înaintarea acestui bine, purtând în inima sa proprietarul precum și săteanul, aceiași dragoste pentru binele obșteșc, ușurându-și unul altuia sarcina, și ajutându-se cu toată buna-voință pentru sporirea folosului tuturor.

«O asemenea conlucrare va da și domniei noastre sprijinul cel mai puternic, înfocata noastră dorință și necontenitele strădanii ce vărsăm pentru întemeerea fericirii în toate clasele locuitorilor acestei de Dumnezeu bine-cuvântată țară

Conținutul acestor două documente în resumat este :

1. Că instituția prestațiilor este nedreaptă fiind-că lovește mai mult și într'un mod nedrept în clasa săracă.

2. Că lucrarea drumurilor prin prestații se face mai încet și mai rău, și că costă și pe popor și pe stat de două ori și adesea de trei ori mai mult de cât dacă s'ar face cu bani.

3. Că prin prestații, locuitorii pe lângă aceea că sunt espuși la suferințe, boale, pierdere de vite, penalități și altele; apoi mai sunt supuși la toate vexațiile posibile, care nu se pot înlătura, cu totă privegherea ce s'ar pune, într'o administrație de lucrări așa de întinsă.

4. Că sistemul cel mai drept și mai nemerit, este acela ca lucrarea drumurilor să se facă în bani. Prin acest sistem se înlătură toate nedreptățile și inconvenientele semnalate mai sus. Sarcina cheltuelilor se repartizează într'un mod mai drept asupra claselor populației, în raport cu foloasele ce trage fie-care.

5. Că în privința resurselor, să nu fie teamă că impunerea de noi contribuțiuni va nemulțumi populațiile. O contribuție în bani, proporțională cu averea fie-căruia este mult blândă și mai ușoară, de cât munca gratuită si-

ită. Că poporul poate fi nemulțumit pentru impozitele a  
cărora întrebuințare depărtată nu o cunoaște, dar că pri-  
mește cu mulțumire pe acelea al cărora produs se chel-  
tuește în localitate, sub ochii celor care le plătesc, și în  
lucrări al cărora folos îl culeg ei.

Asupra celor arătate mai sus, s'ar putea face două  
obiecțiuni :

1. Că legile actuale de prestații atât în Franța cât și  
în România, nu mai sunt cele vechi, și că prin urmare  
nu li se mai poate aplica critica citatelor documente, și

2. Cum se face, că : dacă sistemul prestațiilor este  
așa de rău, se află el și astăzi aplicat în Franța ?

În privința ambelor acestor obiecțiuni, vom răspunde  
că, cu toate modificările aduse legilor celor noi de pres-  
tație, ele sunt tot nedrepte și împovărătoare, și că cri-  
tica prestațiilor din edictul regelui Franței, și proclama-  
ția Domnitorului Român, își are locul și astăzi asupra  
tuturor punctelor.

Nu emitem această părere, numai din propria noastră  
credință. Avem în sprijinul nostru părerile altor bărbați  
eminenți și competenți în materie.

Chiar legea actuală a Franței, (și trebuie să notăm  
că legea noastră de prestație este cu mult mai puțin  
dreaptă ca aceea) a dat loc neconținut la numeroase și  
motivate plângeri, (Dictionnaire administratif de travaux  
publics).

Iată ce zice Casimir Périer, deputat, într'un raport fă-  
cut Camerei Deputaților din Franța în anul 1876, cu  
ocazia prezentării unui proiect de lege, care avea de  
scop desființarea prestațiilor în natură și înlocuirea lor  
printr'un impozit exclusiv bănesc și proportional.

## Raportul lui Casimir Périer.

„Principiul pe care se reazamnă legea prestațiilor din 1836, poate fi just, participând fie-care după interesul său. Aplicația însă este ea echitabilă? Cu alte cuvinte, legea, a găsit ea măsura exactă a interesului fie-căruia; și impositul ast-fel cum este pus, — satisface el acestui mare principiu al equității; care este proporționalitatea? Majoritatea comisiunii nu o crede<sup>a</sup>.”

„Acest **imposit**, este ca și impositul personal, un imposit de capitație; dar el nu poate fi justificat cu acest titlu, ca impositul personal.

„El nu este aplicat nici în proporția trebuințelor, nici în raport direct cu averea. Cum se justifică faptul că o văduvă cu proprietate foncieră, care plătește un imposit de 1000 franci, să nu plătească nimic pentru prestație, și că un lucrător, chiriaș într-o mansardă, și părinte a doi fiți în vîrsta de 18 ani, să plătească 13 sau 14 franci.

„Cum poate cine-va apăra un imposit, care cere de la un lucrător și ai săi o contribuție de 6 sau 7 franci, când prin centime adiționale, la contribuția mobilieră, nu l-ar ajunge poate de cât 30 centime? Cum se face că interesul ce poate avea acest lucrător pentru buna stare a drumurilor, să fie reprezentat prin două sumi, din care una este de 25 ori mai mare de cât cea-l'altă?

„Se va obiecta că acestea sunt exemple alese care nu pot determina o concluzie. Iată alte cifre, care nu se mai aplică la ipoteze izolate, și care demonstrează efectul general și constant al impostului prestațiilor.

„Un lucrător plătește 10 franci contribuție; el trebuie să rescumpe prestațiile cu 6 franci. Impositul prestației reprezintă dar pentru el  $\frac{2}{5}$  din contribuția sa.

„Un mic cultivator plătește 50 franci contribuție, are o slugă, un cal și o pereche de boi; el rescumpără prestația sa cu 19 franci sau cu  $\frac{1}{3}$  din contribuție.

„Un proprietar mai bogat plătește 200 franci imposite;— are două servitori și trei cai. Rescumpără prestația cu 40 franci, sau cu  $\frac{1}{5}$  din contribuție

„Un proprietar care plătește un imposit de 900 franci, avînd 4 servitori și 6 cai plătește pentru prestații 65 lei, sau  $\frac{1}{14}$  din contribuție.”

În fine iată ce mai dăce Debaue în traetatul său administrativ.

„Pe lângă cele de mai sus, să mai adăogăm că lucrul prin pres-  
„tații este mediocru în calitate și în cantitate.

„Suntem de părere dar ca prestațiile în natură trebuie să dispară  
„în puțin timp, și credem că este avantajios, și equitabil de a 'l  
„ramplasa prin centime adiționale, asupra celor 4 contribuțiuni di-  
„recte și patente“.

Din cele espuse până aci vedem că legiuitorii și oa-  
menii de Stat însemnați au fost în contra prestațiilor.

La noi, dacă am aplica exemple ca cele de sus, re-  
sultatul ar fi și mai defavorabil, fiind-că legea este și  
mai nedreaptă. La noi, arendașul, proprietarul, șeful unui  
stabiliment, aibă ori câți amployați, servitori și vite, el  
nu datorează zilele de prestație de cât numai pentru per-  
soana lui și nu poate fi taxate mai multe de cât, ca cei  
cu 6 vite, pe când după legea franceză nu este așa.

Dacă am face calculul; de exemplu, cât uzază și cât  
se folosește de un drum, un arendaș sau un proprietar,  
care cultivă 1000 pogoane în raport cu un sâtean, — fie  
chiar din cei cu 6 vite, — care ar cultiva 20 pogoane,  
resultatul este că raportul folosinței celui de al doilea  
câtre cel d'ântêiu este de  $\frac{1}{50}$ , pe când sarcina presta-  
țiilor este aceeași.

Asemenea exemple s'ar putea lua mai multe, și resul-  
tatul ar fi cu atât mai defavorabil, cu cât al doilea ter-  
men de comparație ar fi din clasa mai săracă.

Am zis că legea română este mai nedreaptă de cât  
cea franceză. Pentru a se putea aprecia mai bine deo-  
sebirea între aceste două legi, dăm aci textul fie-căruia.

#### Legea română din Iunie 1886.

„Art. 5. Ori-ce locuitor așezat într'o comună rurală sau urbană,  
„de cel puțin 6 luni, fără deosebire de naționalitate, sau protecțiune,

„și având vârsta de la 21 până la 60 ani impliniți, este dator să lucreze 5 zile pe an la drumurile comunale și vecinale.

„Locuitorii din comunele rurale, vor executa acest lucru cu brațele, de nu au vite de jug sau de ham.

„Locuitorii care au vite trăgătoare vor face aceste 5 zile cu vitele ce au, adică: Cei cu două vite trăgătoare vor face zilele cu carul cu două vite; cei care au patru vite trăgătoare vor face zilele cu carul cu 4 vite; cei care au șase vite trăgătoare vor face zilele cu carul cu șase vite

### Legea Franceză din 1836.

„Art. 2. În caz când resursele ordinare ale comunei, vor fi insuficiente, se va putea recurge sau la zile de prestație în natură, al căror maximum este fixat la 3 zile de lucru, sau la centime adiționale asupra celor patru contribuțiuni directe.

„Art. 3 Ori-ce locuitor, șef de familie sau stabiliment, cu titlu de proprietar, de regisor, arendaș, sau colon, cuprins în rolul contribuțiilor directe, va putea fi chemat să dea pe fie-care an o prestație de trei zile :

„1. Pentru persoana sa și pentru fie-care individ, bărbat valid, de la 18 ani până la 60 ani membru sau servitor al familiei și residând în comună

„2. Pentru fie-care căruță sau trăsură înhămată, și încă pentru fie-care vită de jug, de trăsură sau de șea aflată în serviciul familiei sau al stabilimentului aflat în comună.

În fine iată și circulara Ministerială, prin care se dă instrucții asupra aplicării legii prestațiilor :

„Art. 76. Ori-ce locuitor dintr'o comună, bărbat, valid, în vârstă de la 18 până la 60 ani, celibatar sau însurat, trecut în rolul contribuțiilor directe, este supus dărei prestațiilor.

„Dacă este șef de familie, sau al unui stabiliment, cu titlu de proprietar, regisor, arendaș sau colon, el datorește prestația, nu numai pentru persoana sa, dar încă și pentru fie-care individ, bărbat, valid, de 18 până la 60 ani, membru sau servitor al familiei residând în comună, precum și pentru fie-care vită de jug, de trăsură sau de șea, și pentru fie-care căruță sau trăsură înhămată, în serviciul familiei sau al stabilimentului din comună.

„Ori-ce individ, chiar nelocuind în comună, fie de sex femeesc,



„chiar invalid, fie în vîrstă mai puțin de 18 ani sau mai mare  
 „de 60 ani ; chiar netrecut nominativ în rolul contribuțiilor directe,  
 „dacă este șeful unei familii, care locuiește în comună, sau dacă cu  
 „titlul de proprietar, regisor, arendaș, sau colon, este șeful unei  
 „exploatări agricole, sau al unui stabiliment situat în comună ; el  
 „datorează prestația, nu pentru persoana sa, dar pentru tot ce, persoane  
 „sau bunuri, în condițiunile arătate în aliniatul de mai sus, depinde  
 „de exploatația sau de stabilimentul al căruia proprietar este, sau pe  
 „care îl gerează, fie aceasta sub ori ce titlu“

### Conclușiuni asupra prestațiilor

În urma celor expuse mai sus, părerea noastră este că, prestațiile, sau trebuiesc desființate cu totul, sau că întrebuințarea lor să se restrîngă pe cât se poate, reducându-se numărul de la 5 la 3 zile, și să se aplice numai la drumurile care interesează direct și mai mult pe satean, adică la drumurile comunale. Pe drumurile vecinale în locul celor două zile ce propunem a se desființa, să se înființeze una sau două zecimi adiționale ca și pentru drumurile județene,

În fine mai sântem de părere ca legea noastră, să se modifice în sensul legii franceze, care este mai dreaptă; în privința repartiției acestei sarcini.

Am fi în principiu, pentru desființarea cu totul a prestațiilor; dar ne temem că se va ivi dificultatea, de a putea esecuta prin anteprișă uă înfinitate așa de mare de lucrări, răspândite în atâtea 1 unte ale țerei.

Lăsând prestațiile numai pentru drumurile comunale, ele vor fi mai cu mulțumire priimate de populația rurală, și întrebuințarea lor nu va presenta atâtea dificultăți și inconveniente, ca astăzi, când ele se aplică, nu numai la drumurile vecinale dar chiar și la cele județene.

În ceea-ce privesce înlocuirea celor două zile cu dări bănești, nu trebuie a ne intimida de ideea, că iar

se sporește contribuțiile. Prestația este tot uă contribuție și mai rea de cât cea bănească.

Afară de aceasta, trebuie să ne obicinuim a face sacrificii, pentru servicii care au uă asemenea însemnătate în desvoltarea noastră economică. Să se vadă, la finele acestei lucrări, sacrificiile ce fac alte țeri pentru drumuri, și atunci se va convinge fie-care cât de puțin am făcut noi în această privintă.

---

### Executarea Lucrărilor dupe legea actuală

Dupe legea actuală, lucrările de pe căile naționale se execută de Stat; iar acelea de pe căile județene vecinale și comunale de către județe.

Acastă împărțire a serviciilor este desavantagioasă și din punctul de vedere economic, și din ccela al lucrărilor.

Este desavantagioasă din punctul de vedere economic fiind-că pentru un serviciu de aceeași natură se întreține două serii de amployați tehnici, aceii ai Statului și aceii ai Județelor.

Este adevărat că unificându-se lucrările, personalul unuia din aceste două servicii, nu va fi suficient pentru a'i îndeplini atribuțiile ambelor servicii unificate; ori cum însă economia va fi îsemnată, mai cu seamă în personalul Inginerilor dirigenți și șefi de servicii care poate fi același pentru toate lucrările.

Este desavantagioasă lucrărilor, fiind-că Județele, după o asemenea organizare nu pot avea un personal tehnic care să îndeplinească condițiunile cerute; dupe lege, acest personal se numește de Ministerul Lucrărilor Publice, dar se plătește de Județe și este sub ascultarea lor directă.

Din această dispoziție rezultă că acest personal nu are o stabilitate fiind expus fluctuațiilor provenite, din schimbarea comitetelor sau a Consiliilor generale, și mai cu seamă din interesele și influențele locale.

Afară de aceasta, cadrul serviciului tehnic luat în parte pentru fie-care Județ, fiind foarte restrâns, acest personal nu mai are nici o perspectivă de înaintare, în raport cu știința, capacitatea și activitatea fie-căruia, el trebuie să rămâe pentru tot-d'a-una în același grad și cu aceiași retribuție.

Acestea sunt cauzele pentru care mai toți Inginerii și conductorii, fug de serviciile Județelor, și preferă a rămânea în serviciile Statului sau altor administrațiuni.

Este invederat dar, că cu un asemenea personal lucrările, în mare parte, sunt rău proiectate și rău executate.

Mai este desavantajoasă această organizație, fiind-că lucrările județene nu au nici un control tehnic sau administrativ superior.

Este adevărat că, proiectele lucrărilor județene se examinează și se aprobă de Ministerul lucrărilor Publice. Această examinare însă nu este în tot d'a-una destul de eficace, fiind-că nu se poate face și pe teren, și Consiliul Lucrărilor Publice, trebuie să admită ca bune datele ce'i se prezintă de Inginerii Județelor ca basă a acelor proiecte, care date, de multe ori sunt sau insuficiente, sau greșite.

Afară de aceasta, chiar dacă am admite, că toate proiectele ar fi bine întocmite, această măsură tot nu este suficientă.

Nu este destul ca o lucrare, să fie numai bine proiectată; esențialul este ca ea să fie și bine executată, și

acest rezultat nu se poate obține de cât printr'o priveghere și control superior continun.

Ori cât de bine ar fi organizat un serviciu, personalul inferior are trebuință neîncetat de povățuirea și controlul unor agenți superiori, care au și cunoștințe mai întinse și o experiență mai mare în lucrări.

Aceste măsuri de priveghere și control însă, lipsesc cu totul la lucrările județene. Singurul control ce se esercitează asupra acestor lucrări este acela al Comitetelor Permanente.

Ori cum, în aceste Comitete, a rare-ori se întâmplă să fie oameni cu cunoștințe tehnice, controlul esercitat de dênsele, este n. ai mult un control de formă, fără nici o valoare. Controlul tehnic, care să dea asigurarea, că lucrările s'au tăcut în dimensiunile și condițiile prevădute prin proiecte, și că ele sunt bine esecutate dupe regulile de artă, aceasta lipsește cu totul. Chiar controlul financelor lipsește, fiind-că compturile definitive ale unei lucrări se stabilesc pe basa cantităților esecutate, care și ele rezultă din niște măsurători și calcule, care nu pot fi făcute de oameni fără cunoștințe tehnice.

Așa dar coutrolul ce se esercitează asupra lucrărilor județene, de Comitete, nu poate avea nici uă valoare, și nu poate fi folositor în nimic lucrărilor, din contra în multe casuri, poate fi chiar vătămătoare, fiind-că printr'o asemenea formulitate, se poate trece cu vederea asupra multor lucrări rău făcută, și tot o dată se acoperă și responsabilitatea agenților incapabili sau de rea credință.

Pe lângă toate acestea de vom adăoga încă, influențele și presiunile acelora, a le căror interese particulare se încrucșează cu interesul public, amestecul interesat în lucrări al altora, și alte asemenea împrejurări,

putem vedea la câte neajunsuri sunt expuse lucrările drumurilor județene, dupe organizația actuală.

Pentru aceste considerante suntem de opinie. ca în general toate lucrările de drumuri, să se esecute de Ministerul Lucrărilor Publice.

Ideea de unificare a serviciilor nu este nouă; ea s'a emis deja de mai mulți Ingineri diștiși, atât la noi cât și în Franța. Iată ce găsim într'un studiu făcut de D-l Inginer Debauve în această privință:

„Din faptele și cifrele de mai sus, rezultă necesitatea de a reuni împreună căile de aceeași ordine și de a clasa în aceeași categorie căile departamentale și drumurile de mare comunicație.

„Unificarea trebuie să înceapă prin administrație superioară, și un singur Minister trebuie să reunească în sânul său, toate căile și drumurile, precum și toate lucrările publice.

„Unificarea drumurilor, atrage după sine unificarea personalului.

„Această fusiune este avantagioasă pentru ambele părți, ea este inevitabilă, și este mai bine de a se face mai curând de cât mai târziu, pentru a face să dispară o instabilitate prejudițiabilă și personalului și mersului lucrărilor.”

#### Uă nouă lege a drumurilor

Resumând dar cele espuse mai sus, iată care ar fi, după părerea noastră, bazele unei noi legi a drumurilor.

##### I. Clasificarea drumurilor.

1° Toate drumurile să se împartă în trei categorii: Județene, vicinale și comunale. Căile naționale să se contopească cu cele județene.

Definiția fie-cărei categorii de drum să fie bine determinată, spre a nu se da loc la interpretări.

Definițiile din legea actuală pot servi de basă cu oarecare mici modificări.

2° Lărgimea zonei drumurilor să se fixeze după necesitățile și împrejurările de astăzi.

3° Căile județene și vecinale să urmeze fără întrerupere în traversarea comunelor rurale; iar, continuarea lor în traversarea comunelor urbane să devie căi comunale urbane.

4° Clasarea și declasarea drumurilor în categoriile de mai sus să se facă:

Pentru căile județene, prin decret regal asupra raportului Ministerului Lucrărilor Publice, și pentru căile vecinale, cu decisiune ministerială, luându-se în ambele cazuri și avisul consiliului județian. În cas de divergență între Minister și autoritatea județeană, consiliul miniștrilor să decidă în mod definitiv.

Pentru căile comunale rurale prin decisiunea comitetului permanent, asupra propunerii consiliului comunal, și pentru căile sau stradele comunale urbane, prin decisiunea consiliului comunal respectiv, fără altă autorizare de cât cea prevăzută de legea comunală.

## *II Resursele drumurilor*

5° Resursele pentru construcția și întreținerea drumurilor să fie:

Pentru drumurile județene și vicinale

Produsul integral al contribuțiilor căilor de comunicații.

Produsul a trei zecimi adiționale asupra celor 4 contribuții directe, foncieră, patentă, licență și căi de comunicație.

Produsul arenzilor podurilor cu taxă, și or ce alte venituri ale drumurilor.

Pentru căile comunale rurale și urbane.

3 zile de prestație în natură sau produsul lor în bani.

6° Fondurile provenite din aceste resurse să fie afectate numai la construcția și întreținerea drumurilor, și să nu poată fi întrebuințate cu nici un mod la altă destinație. Sumele rămase necheltuite dintr'un exercițiu, se vor reporta și cheltui în exercițiile viitoare.

7° Prestațiile să se menție numai pentru căile comunale, însă să se adopteze dispozițiile din legea franceasă.

### *III. Repartiția Fondurilor.*

8° Repartiția fondurilor se va face în modul următor:

A. Fondul provenit din produsul contribuției căilor de comunicație va forma un singur capitol în budget și va fi afectat:

a) Pentru plata serviciilor din administrația centrală privitoare la drumuri. Aceste servicii ar fi: o divizie specială a drumurilor cu tot personalul necesar și un număr proporțional de inspectori și verificatori. În consiliul general de Lucrări Publice.

b) Pentru plata personalului tehnic ingeneral.

c) Restul se va repartisa pe județe după întinderea căilor județene ce are fie-care. El va fi afectat de preferință la întreținerea căilor județene în ființă.

B. Fondurile provenite din zecimele adiționale, din arenzile podurilor cu taxe și alte venituri, vor forma în budget, atât la venituri cât și la cheltueli, capitole deosebite pentru fie-eare județ, și sumele provenite de la un județ nu vor putea fi cheluite de cât în lucrările drumurilor acelu județ.

În cas de interes comun între două județe vor contribui amândouă.

#### *IV. Organizarea serviciilor.*

9° Toate lucrările de drumuri în general se vor executa de Ministerul Lucrărilor Publice.

În administrația centrală va fi o divisiune separată a drumurilor.

Organele de executare vor fi Ingineri-Șefi de județe câte unul de fie-care județ, ajutați de un număr de Ingineri și conductori după trebuință.

Controlul lucrărilor drumurilor se face de un număr de Inspectori, care se va determina după trebuință.

#### *V. Modul executării lucrărilor.*

10° Toate lucrările de drumuri județene și vecinale se vor face în bani cu fondurile afectate lor. Executarea lor se va face prin antreprisă conform legii de contabilitate generală a Statului și conform regulamentelor și condițiilor întocmite de Ministeriul Lucrărilor Publice.

Lucrarea drumurilor comunale rurale se va face cu zile de prestație, și cu produsul lor în bani.

Toate lucrările priivitoare la întocmirea rolurilor și executarea zilelor se vor face de consiile comunale și comitetele permanente, conform legii actuale. Privegherea tehnică se va face de personalul însărcinat de minister.

#### *VI. Budgetul drumurilor.*

Budgetul veniturilor și cheltuelilor drumurilor, după noua lege propusă ar fi :



Veniturile	Lei	
a) Produsul contribuției căilor de comunicație . . . . .	5.000.000	
b) Produsul taxei podurilor de pe căile naționale . . . . .	120.000	
c) Produsul a trei zecimi adiționale asupra celor 4 contribuțiuni directe (foncieră, patente, licență și căi de comunicații) . . . . .	7.200.000	
d) Produsul taxei podurilor de pe căile județene actuale și alte diferite venituri. . . . .	280.000	
Totalul veniturilor . .		Lei 12.600.000

### Cheltuelile )

#### I. Administrația centrală.

<i>Divisia de poduri șosele.</i> Un Șef de divisie, Inginer, patru șefi de biuro, conductori cl. I, un archivar și un ajutor; un ajutor la registratura generală; opt copişti de două clase; un autograf, oameni de serviciu și rindași, . . . . .	50.160	
Încălzitul, luminatul, cheltueli de biuro, imprimate, reparații de local etc. . . . .	16.000	66.150

#### II. Personalul tehnic.

<i>Serviciul Inspectorilor.</i> Patru inspec-tori cl. II a 900 lei, socotiți, ca fie-care să inspecteze 8 județe pe an.	43.200	
Trei conductori verificatori de pro-ecte, unul a 300 lei, și doi a 250 lei, un bibliotecar a 200 și un co-pist . . . . .	13.440	56.640
de transportat . .		122.800

1) Se observă ca acest budget nu coprinde de cât cheltuelile drurcurilor. Prin urmare cele alte cheltueli ale Ministerului, fiind relative la alte ser-vicii, trebuiesc acoperite din budgetul general al Statului.

	Lei	Lei
Transport . . . . .		122.800
<i>Serviciile exterioare.</i> 48 Ingineri de diferite grade, din care 32 șefi de serviciu, câte unul de județ, și de 16 ajutoare; 3 șefi cl. I a 740 lei; 6 șefi cl. II a 670 lei; 9 ordin. cl. I a 550 lei; 12 ordin. cl. II a 460 lei; și 18 ordin. cl. III a 370 lei.	279 240	
96 Conducători de diferite grade pentru lucrările județene și vecinale socotiți câte 3 de județe; din care 16 cl. I a 300 lei; 32 cl. II a 250 și 48 cl. III a 200 lei; și 32 copiiști a 120 lei. . . . .	314.880	
128 Picherii pentru drumurile vecinale cu prestați, a 150 lei. . . . .	230.400	
Chirii de local, luminat, încălzit, imprimate, material de biou, instrumente și altele . . . . .	32 000	856.520
<i>Transporturi și diurne</i> pentru tot personalul . . . . .	200.000	200.000
<i>III. Intreținerea drumurilor</i>		
Pentru întreținerea a 2.573 Kilom. drumuri județene (actuale naționale) după calculele făcute mai sus) material și personal . . . . .	1.900.000	
Pentru întreținerea a 3.100 Kilom. actualele căi județene a 600 lei de Kilom., material și personal . . . . .	1 860.000	
Pentru întreținerea a 4.300 Kilom. ai vicinale a 400 lei de Kilometru, personal și material . . . . .	1.720.000	5.480.000
De transportat . . . . .		<u>6.659,320</u>

	L e i	L e i
Transport . . .		6.659,320
<i>IV. Reparații și reconstrucții</i>		
Reparații și reconstrucții pe căile județene (net.) . . . . .	800.000	
Idem pe actualele căi județene . .	800.000	
Idem pe căile vecineal . . . . .	500.000	
		2.100.000
<i>V. Construcții din nou</i>		
Șosele din nou pe căile județene, 100 Kilom. pe a an a 20.000 lei Kilometrul. . . . .	2.000.000	
Șosel din nou pe căile vicinale câte 200 Kilom. pe an a 9000 lei Kilom.	1.800.000	
		3.800.000
<i>VI. Cheltueli diverse</i>		
Cheltueli de studii și proiecte. . .	20.000	
Cheltueli neprevăzute și diverse. .	20.680	40.680
Totalul cheltueleur . .		12.600.000

### Notițe suplimentare

#### *Situația drumurilor în Franța.*

Spre a se vedea sacrificiile ce face Franța pentru drumuri dăm aci situațiunea acestor drumuri, după categoriile lor, a-fară de drumurile comunale rurale, pentru care, în uvragele consultate nu am găsit date.

Intinderea drumurilor esecutate în Franța este :

	Kilometre
Căi naționale . . . . .	38,000
Căi departamentale. . . . .	47,000
Căi vicinale . . . . .	374,000
Total. . .	459,000

Căile naționale și departamentale sunt terminate, iar din căile vicinale este a se mai construi încă 167,000 kilometre

Cheltuelile ce se fac anual cu întreținerea și construcția acestor drumuri, sunt :

	<u>Lei</u>
Căile naționale (afară de personal) . . . . .	27,000,000
Căile departamentale. . . . .	23,500,000
Căi vicinale . . . . .	<u>175,000,000</u>
Total. . . . .	225,500,000

### *Căile naționale.*

Căile naționale se construiesc și se întrețin de Stat cu fonduri din bugetul general, suma arătată mai sus se cheltuiește numai pentru întreținerea șoselelor executate afară de personal, și construcții sau reconstrucții.

### *Căile departamentale.*

Căile departamentale se construiesc și se întrețin de departamente, cu resurse din bugetele lor respective. Suma de 19 milioane lei este asemenea numai pentru întreținere afară de personal.

### *Căile vicinale.*

Resursele pentru aceste căi sunt:

<i>Fonduri comunale</i>	<u>Lei</u>
Centime adiționale și extraordinare. . . . .	16,000,000
Din prestații . . . . .	58,500,000
Imposite extraordinare . . . . .	4,500,000
Din veniturile ord. ale comunelor . . . . .	9,500,000
Imprumuturi . . . . .	9,000,000
Vînderi de terenuri și arbori . . . . .	3,000,000

### *Subvențiunî anuale*

De la Stat . . . . .	7,500,000
De la departamente . . . . .	63,000,000
De la Stabilimente industriale . . . . .	1,500,000
De la particulari . . . . .	<u>2,500,000</u>

74,500,000

Totalul veniturilor anuale. . . . 175,000,000

Iată acum totalul subvențiilor date de stat pentru această categorie de drumuri de la anul 1848.

	<u>Lei</u>
După legea din 1848 . . . . .	6,000,000
După legea din 1852 . . . . .	12,500,000
După legea din 1861 . . . . .	25,000,000
După legea din 1868 . . . . .	100,000,000
După legea din 1880 . . . . .	<u>80,000,000</u>
Total. . . . .	223,500,000

### *Repartiția cheltuelilor.*

Personal . . . . .	10,000,000
Intreținerea șoselelor. . . . .	115,000,000
Construcțiuni . . . . .	<u>50,000,000</u>
Total. . . . .	175,000,000

### *Comparațiune.*

Intinderea teritoriului în Franța este de 528,572 kilom. pătr. iar în România de 129,947 kilom. pătr. Raportul este  $\frac{1}{4}$ .

Populația Franței este 37,672,000 locuitori iar a României de 5,376,000 locuitori. Raportul este de  $\frac{1}{7}$ .

Prin urmare raportul mediu ar fi de  $\frac{1}{3}$ . Cu toate acestea în comparația ce vom face vom lua raportul de  $\frac{1}{7}$  ca să fim cât se poate mai mult în favoarea noastră.

### TABLOU COMPARATIV

#### *De întinderea drumurilor în Franța și în România.*

Specificarea comparațiilor	IN FRANȚA		In România	
	Pentru întreaga Franța	Pentru $\frac{1}{3}$ în raport cu populația din România	întreagă	Raport
<i>Intinderea drumurilor executate</i>	Kilometre	Kilometre	Kilometre	
Căi naționale . . . . .	38,000	5,428	2,573	$\frac{1}{8}$
Căi departamentale jud. . . . .	47,000	6,714	3,132	$\frac{1}{2}$
Căi vicinale . . . . .	374,000	53,428	4,313	$\frac{1}{3}$
Total. . . . .	459,000	65,570	10,018	$\frac{1}{6}$

Specificarea comparațiilor	I N F R A N Ț A		In România	
	Pentru întreaga Franța	Pentru $\frac{1}{7}$ în raport cu populația din România	întreagă	Raport
<i>Sumele ce se cheltuiesc</i>	L e i	L e i	L e i	
Pentru căile naționale.	27,000,000	3,760,000	6,000,000	1/5
Pentru căile departamentale . . . . .	23,500,000	3,330,000		
Pentru căile vicinale constr. și întreținute	175,000,000	25,000,000		
	225,500,000	32,090,000	6,000,000	1/5

Din cifrele de mai sus rezultă, că Franța, pentru o populație egală cu a României, are drumuri naționale, departamentale și vicinale de 6 ori mai mult, și cheltuiește pentru construcția și întreținerea lor tot atâta.

Cu subvențiile acordate de Stat pentru căile vicinale s'au urcat de la 1848 până astăzi la 223 milioane, pe când la noi Statul nu a dat nimic pentru aceste drumuri.

### TABLOU COMPARATIV

*De întinderea drumurilor în câte-va State ale Europei în raport cu teritoriul și cu populația.*

Numea țărilor	Teritoriul și populația			Lungimea drumurilor executate		
	Suprafața Teritoriului	Numărul populației	popul. pe 1 K. p.	Lungimea totală	Pentru 1 K. p.	Pentru 1000 locuit.
Franța . . .	Kilom. patr. 528,572	loouitori 37,672,408	locuit. 71	Kilom. 459,000	Kilom. 0,900	Kilom. 12,000
Belgia . . .	29,457	5,852,278	198	24,000	0,800	4,100
Ducatul Baden	15,081	1,601,000	106	8,500	0,560	6,000
Englittera . .	314,628	35 241,482	113	219,500	0,660	6,200
Bavaria . . .	75,859	5,420,000	71	27,000	0,360	5,000
Austria . . .	622,310	37,882,000	61	87,800	0,141	2,200
România . . .	129,947	5,376,000	41	10,000	0,080	1,900

Din tabloul de mai sus rezultă dar că Statul cel mai înapoiat în drumuri, în raport atât cu teritoriul cât și cu populația este România.

Afară de aceasta, se observă încă că cifrele de mai sus, pentru Franța și România, sunt după cele din urmă recensăminte, iar pentru cele-l-alte State, întinderea drumurilor este luată după recensăminte mai vechi. Este învederat dar că până astăzi întinderea drumurilor în cele-l-alte țări a sporit într'un mod însemnat, și astfel comparația ar deveni și mai defavorabilă pentru noi.

**Al. Boiarolu,**  
Inginer-Şef

---

## CALEA TELEDINAMICA

DE LA

## SALINELE TIRGU-OCNA

---

Calea ferată Adjud-Ocna s'a construit după tipul căilor normale principale până în stațiunea Tîrgu-Ocna. Pentru legătura acestei stațiuni însă, cu Salinele Tîrgu-Ocna, traseul fiind cu totul accidentat s'au propus următoarele soluțiuni:

A se continua calea ferată până în interiorul salinelor prin un tunel ;

A se continua calea ferată până la poalele dealului pe care se află salinele, și a se lega salinele cu halta terminală prin un plan înclinat.

A se lega stațiunea Tîrgu-Ocna cu salinele printr' o cale teledinamică.

Prima soluțiune s'a eliminat fără a se studia. Costul cel mare de construcțiune la care ar fi dat naștere pre-