

Comparațiune între întrebuințările grîului și ale porumbului

Punînd față în față diferitele întrebuințări ale grîului și ale porumbului, după citrele găsite mai sus, ajungem la următorul tablou :

Tabloul (e)

CANTITĂȚILE DISPONIBILE ÎN ROMANIA	Vagóne grîu	la % din cant. recol. și import	Vagóne Porumb	la % din cant. recol. și import.
Cant. recoltată în medie pe an . . .	143.220		186.600	
» importată	200		180	
» exp. sub formă de făină și țăr. măcinată și consumată în țară pentru oameni și animale . . .	2.410	1,70%	—	
» întrebuințată la sămînță . . .	37.250	26,00 »	77.280	41,38%
» exportată sub formă brută , transf. în alcool (consuminter)	28.806	20,10 »	4.436	2,35 »
	74.830	52,10 »	85.476	45,75 »
	—	—	19.600	10,50 »

Apropierea acestor cifre vorbește în destul pentru ca să nu mai avem nevoie de alte comentarii. Vom spune numai că consumațiunea porumbului măcinat și pentru nutreț este de două ori mai mare de cât consumațiunea grîului măcinat pentru alimentațiunea oamenilor (făină) și animalelor (țărițe); că exportul grîului și al porumbului în stare brută se face în cantități aproape egale pentru ambele aceste grîne; că cantitatea grîului necesar pentru sămînță este — pentru același număr de hectare — de 9 ori mai mare de cât a porumbului, întrebuințat în același scop, lucru care adăogă la ieftinătatea mai mare a porumbului, favorisează mult cultivarea porumbului de către populațiunea de jos, căreia îi lipsește capitalul necesar pentru a cumpăra grîul pentru sămînță ce revine a costa de 12—13 ori mai mult de cât cumpărătoarea unei cantități echivalente de po-

rumb. Aceasta și alte considerente fac, că cultura porumbului este ceva mai întinsă de cât a grîului. Pentru grîu se cultivă 1.440.000 hectare, iar pentru porumb 1.842.000 hectare anual.

De și s'a infiltrat idea că porumbul este mai bun de cât grîul pentru alimentațiunea țeranului nostru, totuși aceasta nu se poate admite științificește; dat fiind, mica proporțiune de amidon ce conține porumbul față cu grîul.

Un fapt foarte regretabil l găsim în mica proporțiune de amidon conținut în porumbul românesc față de porumbul american și alte proveniențe. Distinsul nostru chimist d-nu dr. Bernard în urma numeroaselor analize făcute asupra porumbului românesc a conchis că: nu este logic a se atribui «pelagra» numai existenței unui microorganism vătămător; dar și puținei cantități de amidon, singura substanță hrănitore, a cărei lipsă în porumb contribuie la slăbirea organismului țeranului nostru și dă facilitate acelui microorganism de a-și produce efectul atât de funest «pelagra». D-nu dr. Bernad spune că pelagra este foarte atenuată în Italia și nu există în America de oare-ce aceste țeri posedă un porumb mai amidonos de cât al nostru.

Ar fi de dorit ca făina de grîu și seară, să înlocuiască porumbul în alimentațiunea umană, căci făina de grîu este mai nutritivă de cât cea de porumb. Tot de o dată am dori să vedem ameliorându-se cultura porumbului prin întrebuințarea de semințe mai bune iar nu degenerate ca semințele noastre.

B. G. ASSAN
inginer mecanic

DRUMURILE DE FER AMERICANE

Construcțiunea și exploatațiunea tehnică.—Trafic și tarife.—Regimul economic.

Cea mai mare parte din drumurile de fer americane au fost la început linii de colonizare, deschise în teritorii noi, unde și traficul trebuia creat, aceasta a făcut ca industria drumurilor de fer să se desvolte în America în condiții cu totul deosebite de cele din Europa.

Așa spre exemplu, cu toată importanța lor economică și națională, drumurile de fer nu erau subvenționate de Stat și capitalurile nu se dedeau de industria privată de cât cu interese foarte mari.

Aceste condițiuni particulare făcură ca companiile de drum de fer să și proporționeze foarte riguros cheltuelile, beneficiilor actuale ale întreprinderii, ne angajând noi fonduri de cât pe măsura creșterii veniturilor. În Europa lucrurile se petrec cu totul alt-fel, drumurile de fer fiind de cele mai multe ori considerate ca servicii publice, ear nu ca întreprinderi industriale.

Metoda urmată în construcțiunea drumurilor de fer americane să poate încă urma în statele de vest: cea ce să caută este construirea repede, realizându-se ast-fel economie de timp și de bani.

Materialul rulant special, permite a micșora mult razele de curbura, putându-se înlătura lucrări de artă costisitoare. Pantele mari nu'i sperie, ear lipsa sistematică a balastului e înlocuită prin îndesirea traverselor.

O ast-fel de linie nu poate satisface un trafic cât de restrîns, de cât cu condiția unei întrețineri îngrijite și a unei perfecționări continue.

Dacă deci veniturile unei ast-fel de linii nu vor crește, linia va decădea, până ce o altă companie o va răscumpăra și îmbunătăți în vederea unui viitor trafic.

O mare companie din Nord-Vest: *Chicago Milwaukee and Saint Paul*, formate din linii locale care făcseră faliment.

Dacă traficul crește, compania realizează beneficii care'i permit a perfecționa continuu calea și traseul, aceasta are însă de rezultat că cheltuelile de primă instalare nu sunt nici-odată încheiate și face ca multe companii prospere în aparență, să fie lipsite de fonduri și să aibă datorii considerabile.

Așa se esplică falimentul companiei *New-York Lake Erie and Western*, din 1893, de și veniturile de exploatare erau mari în aparențe. Costul kilometric de primă instalare e în Statele Unite de 170,000 lei, pe când în Franța el e de 423000 lei și în Anglia de 722000.

Costul de primă instalare a câtorva companii cu traficul important să apropie însă de cifrele din Europa, așa pe *New-York central* și *Pennsylvania railroad* kilometrul de cale costă 582000 și 596000 de lei.

Pe linia *Boston and Albany* kilometrul a revenit 300000 lei. Pe linia transcontinentală *Chicago Milwaukee and Saint Paul* kilometrul de cale n'a costat de cât 87000 lei.

La început construcțiunea de drumuri de fer a dat naștere la multe abuzuri, așa în cât kilometrul de cale, după mărturisiri vrednice de încredere ar fi costat în multe părți cel puțin îndoit de cât prețul real, așa în cât prețurile indicate n'au de cât importanța unor date care nu pot fi controlate.

O apreciere justă asupra tuturor rețelelor americane e greu de formulat.

Căci alături de linii, care abia merită numele de cale ferată să găsim în centru și în nord-vest și în Noua Engliteră linii destul de prospere, care pot susține comparația cu cele mai bune linii Europene.

Prescripțiunile legale lăsând companiilor o mare libertate în organizarea lor tehnică, cheltuelile de exploatare sunt foarte restrânse.

În serviciul mișcării, numărul trenurilor și viteza lor e proporționată trebuințelor. Supravegherea sedentară e înlocuită cu un serviciu ambulant; numărul impiegaților e redus la minimum.

Elasticitatea aceasta a exploatărei găsește o remarcabilă aplicare în cazurile de criză comercială.

În asemenea cazuri economiile cele mai mari sunt făcute: reducțiunea în serviciu, congedierea personalului, micșorarea salariilor etc.

Așa deja numita companie *Chicago Milwaukee and Saint-Paul* când cu marea criză din 1893—1894, văzându-și veniturile reduse cu 4415478 dolari asupra exercițiului precedent reduse și cheltueele cu 3598611 dolari, în cât cu toată criza deficitul nu atinse de cât 816867 dolari.

În 1893 *Southern Pacific* congediă 2000 de lucrători, pe când *Union Pacific* reducea salariile impiegaților cu 10—20%.

Grevele sângeroase ce au izbucnit în 1894 arată însă că pe viitor asemenea măsuri nu vor mai putea fi așa de ușor întrebunțate.

Costul de exploatare a scăzut mult în ultimii ani. Statistica oficială nu da rezultatele de cât de la 1887—88—1891—92.

În acest interval pe totalul rețelelor, costul călătorului kilometric a scăzut cu 5.4% și acel al tone kilometrice cu 7.5%.

Pe anumite rețele scăderile au fost și mai considerabile, așa s. e. pe *New-York central* tona-mila costa cu 17.6% mai puțin și cu 25,6% mai puțin pe *Boston and Albany*.

Aceste reduceri să explică prin îmbunătățirile aduse liniilor și mai ales prin înființarea de mari rețele care scad cheltuelile generale, prin perfecționările tehnice în serviciile mișcării și al tracțiunii și în fine prin creșterea volumului afacerilor.

Să pare astăzi, că costul de exploatare este în medie mai mic în Statele Unite de cât în Europa. Diferințele provin din serviciul de tracțiune, care are o importanță specială din cauza enormelor distanțe de parcurs, din serviciul mișcării care utilizează mai bine materialul rulant.

În 1889 costul mediu total al unității kilometrice (adică totalul cheltuelelor de exploatare împărțit prin numărul călătorilor kilometrici și al to-

nelor kilometrice) era de 2,635 bani, în 1892 el scăzuse la 2,375. Pe *Philadelphia and Erie*, tona kilometrică nu e de cât 1,05 bani.

Pe cât se pare după afirmațiunile specialiștilor americani, economiile au fost duse așa de departe încât noi reduceri de tarife nu mai sunt cu putință ba chiar unele companii sunt puse în alternativa ori de a reduce serviciile ori de a urca tarifele.

Sacrificiile ce companiile vor trebui să facă pentru impiegații lor vor contribui încă la imposibilitatea reducerii tarifelor, în adevăr cu toate reclamațiunile, abia acum de curând câte-va companii au înființat case de ajutor, alimentate cu cotizațiile voluntare ale lucrătorilor.

Cea ce caracterizează traficul companiilor de drum de fer americane și le deosebește foarte mult de cele europene, este mai ânteu enorma preponderență a mișcării mărfurilor asupra mișcării călătorilor și apoi progresiunea extraordinară ce face din an în an traficul general.

În Europa e o tradițiune de a asimila una alteia cele două unități de transport, călătorul kilometric și tona kilometrică.

În Franța în 1891 prima unitate era numai cu un sfert mai mică de cât a doua, pentru acelaș an la noi ele erau respectiv 431,869,932 și 1292,405988; de atunci proporția să păstrează.

În Statele Unite numărul tonelor kilometrice este de șase ori mai mare de cât numărul călătorilor kilometrici.

Din punctul de vedere al beneficiilor diferența între produsul net relativ la traficul călătorilor este și mai mare de cât diferența între mișcările comparate ale acestor două elemente ale traficului, de oare ce călătorul kilometric costă în medie de trei ori mai scump de cât o tonă kilometrică.

	Exercițiul 1889—1890	Exercițiul 1890—1891	Exercițiul 1891—1892
Venit brut pe călător-kilometric în cents ¹⁾	1.316	1.331	1.321
Costul	1.191	1.187	1.205
Venit net	0.155	0.144	0.116
Venit brut pe tona-kilometrică în cents	0.585	0.556	0.558
Costul	0.376	0.362	0.362
Venit net	0.209	0.194	0.196

1) Unitate monetară pentru argint. 1/2 dolar = 5 dime de 10 cents = 2 lei 50 bani.

Mișcarea medie a călătorilor este minimă în Statele Unite, ea nu atinge de cât suma de 79.600 călători pentru distanța întreagă. În Noua Angli-teră și în Est unde condițiunile economice să apropie mai mult de cele din Europa, densitatea traficului e cu mult mai ridicată de cât această medie și liniile ca *New-York New-Havewand Hartford* au o mișcare cu mult superioara celor mai încărcate linii din Europa. Din contra în Vest și în Sud transportul călătorilor nu este de cât accesoriu înaintea eno. mei mișcari de produse.

Traficul de mărfuri prezintă particularitatea de a să compune dintr'un mic număr în produse transportate la distanțe foarte mari. Această particularitatea are de rezultat că veniturile companiilor să resimt, mai mult de cât or unde, de variațiunile produselor, prețul sau consumațiunea unei clase oare care de marfuri. Și din cauza unei crize drumurile de fer sufer mai mult de cât comerțul chiar. *Principalul regulator al tarifelor este recolta.*

O recoltă rea în această țeara, care n'a avut vreme a-și constitui o rezervă, este o adevărată nenorocire. Ruina pentru unele linii, și pentru toate companiile o scădere generală în veniturile exploatarei.

Un alt caracter al acestui trafic este specializarea traficului între companii. Ast-fel un mare număr de linii să consacră exclusiv aproape numai la transportul unui singur fel de marfă. În Pennsylvania vre-o șase companii au acaparat aproape totalitatea traficului antracitei și sunt proprietare a celor mai multe mine de cărbuni, ele sunt sub numele de *coal roads*. În Vest grupul *granger roads* transportă mai în special grâne. Aceste specializări au gravele consecințe indicate mai sus, în caz de criză.

Traficul de marfuri e foarte întins în America, el atinge 502705 tone transportate la distanță întreagă. Media aceasta nu e aceeași pe toate liniile.

Creșterea uimitoare a traficului pe rețeaua americane este un factor de o importanță capitală în istoria dezvoltării industriei drumurilor de fer, căci ei să datorește puțința de a fi reparat erorile comise la începutul creării drumurilor de fer. De la 1880 la 1890 populațiunea a crescut cu 24 % eare bogăția mobilieră și imobiliară cu 49 %, progresiunea traficului drumurilor de fer a fost și mai repede încă. De la 1882 la 1892 mișcarea călăto-

rilor s'a îndoit aproape, ridicându-se de la 7688468538 la 13697343804 călători-milă ear mișcarea mărfurilor a ajuns mai mult de cât îndoită, crescând de la 39202209249 la 84448197130 tone-milă. In același interval rețeaua Statelor-Unite devenea 170607 mile din 95752 mile, egalând ast-fel progresiunea traficului.

In istoria tarifării doi factori au avut un rol însemnat, pe de o parte concurența și pe de altă parte legile la care erau supuse liniile *grangers* în Vest. Din aceste două cauze prima a lucrat continuu și în chip durabil de multe ori însă cu o regretabilă brutalitate, ca și legile relativ la *grangers*, care impuneau companiilor tarife ruinătoare.

Aceste legi aveau de scop nu numai reducerea la minimum a prețului transporturilor și de a slăbi puterea economică și financiară a companiilor, dar mai ales de a obține o uniformitate absolută a tarifelor. Acest scop n'a putut fi atins: din cauza iarăși a concurenței. America este astăzi țara unde tarifele de drum de fer sunt cele mai nestabile și cele mai puțin uniforme.

Un alt caracter al tarifării americane este lipsa de uniformitate, consecința a concurenței, prețul de transport care scade progresiv acolo unde două linii sunt rivale, să urcă în celelalte părți invers proporțional: traficul transit și traficul local sunt tratate în chip cu totul opus.

Nicăeri ca în America tarifele diferențiale nu s'au aplicat pe o scară mai mare, și de altminterlea nicăeri nu erau mai justificate, din cauza enormelor distanțe parcurse de trenuri și din cauza micelor cheltueli prin stațiuni. Aceste tarife au fost reclamate întâiu de cultivatorii din vest, care voiau să se pună pe același picior cu cei din est din punctul de vedere al producțiunii agricole. Aceasta nu să face însă fără protestări din partea unor industrii care sunt atinse de această concurență.

Traficul de transit rentează puțin, în schimb traficul local plătește pentru celalt.

Acest trafic fiind singurul remunerator, compa-

niile caută a'l desvolta în toate chipurile, înmulțind liniile de acces laterale.

Două fapte agravează inegalitatea tarifării în America: *discriminations* și traficul ilegal de bilete.

Discriminations sunt tarifele speciale acordate în ascuns, marilor expeditori de mărfuri.

Aceste tarife sunt interzise legalmente, ele subsistă însă, demoralizând comerțul și ruinând micii industriali, înlesnit prin organizația serviciului comercial în companii, unde agenții au oare care latitudine pentru a ridica sau scădea tarifele oficiale după împrejurări.

Comerțul cu biletele e de asemenea foarte vechiu, agenții vânzători de bilete ieau mai întâiu o comisiune de la companii pentru clienți aduși; afară de aceasta ei trafică cu biletele de dus și întors și de excursiune, cu bilete gratuite date de companii în schimbul publicațiunilor etc.

S'a făcut calculul că agențiile de bilete costa pe companii un milion de dolari anual. In total, regimul concurenței a avut de rezultat reducerea progresivă a tarifelor de transport.

De la 1882 la 1892 costul mediu de călător a scăzut de la 2^{cts},514 la 2^{cts},143 adică cu 17^o%, costul unei tone mila de la 1^{cts}.236 la 0^{cts},967 adică 27^o%.

Reducerile au fost mai importante pe liniile din est și nord-vest, unde concurența este mai mare, tarifele au ramas ceva mai mari în sud-est și sud-vest, pe liniile transcontinentale, pe acele ale Pacificului și *far west*.

Companiile canadiene și *canadian Pacific* nefiind supuse legilor restrictive asupra tarifelor diferențiale, profita de împrejurare pentru a face concurența liniilor americane, reducând considerabil tariful de transit.

Exploatațiunea tehnică și cea comercială de la 1880—1892 pune în evidență pe de o parte o creștere enormă a traficului și o însemnată reducere în costul exploatarei; pe de altă parte o importantă scădere în tarife și o creștere considerabilă a rețelei.

	1880	1885	1890	1891	1892
Lungime exploatată în kilometri	135.518	198.421	231.281	264.297	271.506
Capital-acțiuni Leï	12.768.670.885	19.088.489.160	23.201.197.890	23.758.752.490	24.315.595.365
Capital-obligațiuni —	11.960.089.100	18.828.635.330	25.529.520.125	25.894.109.945	27.025.249.845
Capital total —	24.728.759.985	37.942.124.490	48.730.708.015	49.652.862.435	51.340.845.210
Costul pe kilometru —	171.697	171.097	167.132	166.712	169.807
Venit brut pe kilometru —	22.703	19.489	21.361	21.523	21.709
Venit net pe kilometru —	9.416	6.790	6.718	6.736	6.428
Coeficient de exploatare. %	58.52	65.12	68.54	68.83	70.40
Dobânda datoriei %	4.51	4.77	4.36	4.25	4.25
Dividende %	3.02	2.02	1.80	1.85	1.68
Rațiu tul venitului net la cap. de instalare %	5.15	3.63	3.63	3.06	3.01

Studiind istoria înființării drumurilor de fer americane vedem că de fapt cea mai mare libertate a predominat la înființarea lor: autoritatea dă, în practică, privilegiul investitiei legale ori cărei întreprinderi formate conform statutelor locale. În America imensitatea teritoriilor impuseră legiuitorilor datoria de a înlesni crearea drumurilor de fer; statul nu și angajază veniturile dar nu pune nici o piedică legală constituirei de companii.

Concesiunea în sensul european al cuvântului e necunoscută în America. Actul legal *charter* e o simplă formalitate comercială, care înlocuesce concesiunea, printr'insul să recunoască și să determine oficial linia de construit, să acorde companiei dreptul de exproprieri, fără monopol sau vre un privilegiu. Nu să institue anchete de utilitate publică, afară numai de câte-va state din Est, unde de altmintrelea măsura este iluzorie.

Legislaturile fixează capitalul companiei, dar pretențiunile sunt foarte restrânse, ast-fel construcțiunea rețelei *Central Pacific* a putut fi începută cu 200000 dolari, vărsările capitalului sunt controlate de cei interesați.

Concesiunea nu conține nici una din numeroasele obligațiuni europene, făcând ast-fel din drumurile de fer o industrie accesibilă or cărei inițiative, grație acestor înlesniri și în vederea foloaselor construcția drumurilor de fer începe cu o vigoare de neînchipuit, pasiunea merge până acolo în cât

adevărate lupte se încing între lucrătorii companiilor rivale, pentru ocuparea unui traseu.

Așa în 1871 lucrătorii companiei *Denver and Rio grande railroad* se luară la luptă cu armele cu echipele companiei *Atkinson* pentru ocuparea unei strămtori în munții Stâncuși.

Cea mai mare intensitate de construcțiune a drumurilor de fer a avut loc de la 1873—1882.

În această perioadă era lucru ordinar pentru o companie pentru a construi anual 800 km. de cale.

În anul 1882 s'a construit ast-fel 17000 km. adică jumătatea rețelei Germaniei sau Franței.

Această pripire, făcu ca multe linii deservind regiuni pustii nu rentau, companiile pentru a și scoate parte din cheltueli să apucară de construit linii paralele cu liniile deja existente și cu trafic asigurat, în scop de a atrage o parte din mișcare pe noile linii să numai pentru a constrânge la rescumpărări pe vechele companii.

Toate aceste abuzuri au rezultat din prea marea libertate lăsată inițiativei individuale, care tot deauna egoistă, are nevoie de o direcțiune superioară pentru a merge în sensul intereselor generale.

Risipa făcută prin mobilizarea capitalurilor în linii neproductive, nu s'ar mai putea reîncepte astăzi, opiniunea publică fiind destul de lămurită prin lecțiile avute în perioada de supraproducțiune de la 1873—1883.

În perioada de construcțiune, companiile luptău

pe întrecute pentru deschiderea de noi linii, odată construite, o concurență foarte aprigă începe și cu atât mai violentă cu cât de astă dată existența liniilor rivale e pusă în joc.

Două sunt mijloacele de luptă: scoborârea tarifelor și *discriminations*, cuvânt prin care să înțelege avantajele secrete acordate de o companie unui mare expeditor pentru a-și asigura clientela lui.

Așa s. e. compania *Standard oil* în cinci-sprezece luni obține mai mult de zece milioane dolari asupra tarifelor între Cleveland sau Pittsburg și porturile Atlantice și mulțumită deosebitelor sale negocieri compania câștigă în 1875 monopolul petrolului din Statele-Unite.

Concurența aceasta secretă, dezastroasă pentru companiile rivale, a fost interzisă în 1887 printr'un act al congresului. Concurența pe față e bine văzută de și ea să practică cu o selbăticie neauzită. Fie-care companie pe timpul perioadei inițiale a exploatărei să părea că voește să ruineze rivalele cu or ce preț micșorând indefinit tarifele. Așa în acel timp drumul de la New-York la Saint-Louis costa numai un dolar.

Remediul în contra acestor lupte dezastroase s'a găsit în America în *consolidation* adică în concentrarea numeroaselor linii în câte-va sisteme.

În 1891 din 1785 companii legal recunoscute numai 709 au o existență independentă și dintr'acestea 41 exploatează singure 56% din lungimea totală a rețelei sau 151,672 km. Cifrele de mai sus nu sunt exacte căci statistica oficială consideră ca unități separate de companii, unile linii ca *Pennsylvania company* și liniile Vanderbilt, care de și au o organizare deosebită fac parte din acelaș sistem.

Rețeaua Vanderbilt coprinde astă-zi peste 25,000 km; *Atchison* 15,000 km. și sistemul Pensilvania peste 14,000.

Caracterul marelor rețele este formarea lor eterogenă și constituirea lor federativă.

Reunirea liniilor concurente fiind interzise în cele mai multe state, companiile se înțeleseseră între ele închiriindu-și liniile, ca în Anglia, cumpărând liniile ce făcuseră faliment, sau prin *control*, adică cumpărarea acțiunilor unei companii secundare. Chestiunea nu e rezolvată încă pe deplin, tendința este însă ia formarea unui număr restrâns — opt sau zece — de sisteme.

Formarea marelor rețele n'a suprimat concurența, dar a transportat-o pe alt teren între marile companii.

Concurenții devenind mai puțin numeroși au căutat a se înțelege între dânsii formând așa numitele *pools*, asociații pentru trafic. Rezultatele au fost satisfăcătoare micșorând excesele concurenței.

Primele *pools* puseră în vedere principalul lor defect care este nestabilitatea, unele abuzuri ale acestor asociații făcură că ele au fost interzise în statele din Vest. În America astă-zi funcționează spre satisfacerea tuturor două asemenea asociații, cea a *trunk lines* și a liniilor minelor de cărbuni.

Concurența excesivă a profitat publicului, căci Statele-Unite sunt astă-zi cele care transportă cu prețurile cele mai scăzute. Scăderile în tarife au avut loc de la 1882—1886, în masă însă această scădere a mers mai repede decât progresul traficului, și din punctul de vedere financiar se poate constata în America o descreștere enormă în productivitatea întreprinderilor de drum de fer. În 1872 procentul capitalului angajat este de 9, în 1892 el cade la 3.01.

Până acum regimul libertății drumurilor de fer nu s'a arătat pentru public de cât bine-făcător, înzestrând țara cu mijloace de transport foarte perfecționate, numeroase și eftene. Puterile însă, aproape fără limită date companiilor fură cauza de abuzuri, cari periclită libertatea comercială și egalitatea economică.

De la început însă companiile inaugurară o politică nerușinată față de autorități, cu care se târguiau pentru stabilirea unui traseu.

Abuzurilor acestora în construcțiune urmașă abuzuri în exploatare. Libertatea absolută lăsată companiilor în stabilirea tarifelor, ele își făceau o armă teribilă dintr'aceasta, tarifele putând deveni după voia companiilor, element de prosperitate sau de ruină pentru regiune, nefiind nimic pentru combaterea acestor abuzuri nici lege nici concurență care e mai mult geografică, iar nu uniformă și absolută.

Influența regularizatoare a concurenței nu să făcea să fie simțită de cât în punctele de întâlnire a mai multor linii, aceasta dădea naștere la anomalii bizare, ast-fel în 1878 tariful transportului grâului de la Chicago la Philadelphia era de 13 cents, pe când expedițiunile la Pittsburg costau 18 cents, de și distanța era pe jumătate.

În nord-vest aceste abuzuri cauzară cele mai mari pagube, reacțiunea fu aci și mai vie și prin legislaturile statelor să votară *granger bill* (1871) care fixa un tarif maximum proporțional cu distanța, destul de redus pentru a suprima or-ce beneficiu și a face pe companii să dea faliment în scurt timp.

După procesele urmate între companii și diferitele state s'a ajuns la o înțelegere prin votarea actului *Interstate commerce law* (1887) în care să prescrie numai că tarifele vor fi „rezonabile“.

Lupta dintre particulari și companii nu e încă terminată, economiști distinși și agricultorii din sud-est cer exploatarea drumurilor de fer de către stat, dar sortii de isbândă sunt puțini deocamdată.

Regimul economic al drumurilor de fer, în Statele-Unite nu să deosebește întru nimic de a or cărei ramură de industrie.

În Europa, cea ce predomină în drumurile de fer, este caracterul lor de serviciu de interes general; din contra în America ele sunt afaceri private, care nu au să compeze de cât pe ele însăși.

Am văzut cum să vede caracterul acesta în construcțiunea unei linii noi, în exploatare apare și mai bine caracterul cu totul comercial care prezidă la înființarea și gestiunea drumurilor de fer.

Nimic nu e neglijat pentru a atrage clientelă, samsari de bilete, biurouri de călători, cari plătesc chirii până la 50.000 lei anual.

O companie (New-York central and Hudson River) are numai la New-York zece asemenea biurouri. Fie-care companie distribue gratis indicatoare, broșure descriptive, adeseori calendare și evantaliuri. Pentru mărfuri lucrurile să petrec tot așa, pe o scară mai mare; batalioane întregi de agenți căută să atragă clientelă pe linia ce o reprezintă.

În practică societățile de drum de fer sunt sub dominația unei singure persoane sau a unui număr restrâns (*parti*), cea ce dă administrațiunilor un caracter cu totul autocratic. Ast-fel cea mai vastă rețea americană, formată din reunirea a șase sau șapte companii, e în mâna lui Vanderbilt: Huntington e proprietarul rețelei *Southern Pacific* etc.

În Statele-Unite acționarii sunt rare ori consultați pentru emisiunea vre unui împrumut și nici o dată pentru fixarea dividendelor.

Administrația unei companii să compune din-

tr'un preșident, asistat de un comitet de directori cu un rol destul de neînsemnat; președintele are sub ordinele sale o mulțime de vice-președinți delegați la diferitele ramuri ale serviciului și un *general menager* însărcinat cu exploatarea tehnică.

Funcționarea unei administrațiuni centrale nu e mai puțin curioasă. Biurouri nu există, nici funcționari neresponsabili preparând raporturi ce să iscălesc de către șefi; fie-care lucrează pentru sine. Lucrul, foarte divizat, este în acelaș timp descentralizat de sus până jos, fie-care are atribuțiunile și răspunderea sea și face totul de la sine permițând ast-fel valorii individuale de a se pune în evidență.

Ca personal auxiliar nu se vîd de cât băeți care fac curse și fete care scriu cu mașina rapoartele pe care le-au stenografiat după dictare. Nimic nu rămâne îndărăt și or ce afacere trebuie rezolvată în 24 de ore. Toți împiegații sunt supraîncărcați și de la director până la cel din urmă funcționar lucrează câte nouă ore pe zi. De altmintrelea administrațiile ocupă un personal foarte restrâns. Compania *Chicago Burlington and Quincy*, care exploatează în vest peste zece mii de km, nu ocupă de cât etagiul unei case.

Președintele dirige totul și adese ori el a trecut succesiv prin toate gradele administrației sale, începând a fi mecanic în serviciul companiei ce administrează.

Acest regim are și primejdii facilitând imprudențele și speculațiunile, de acea garanția cerută de capitaliști companiilor este ipoteca efectivă asupra drumurilor de fer, creditorii unei companii au un adevărat drept imobiliar asupra liniilor, care permite ale vinde în caz de neplată, și acest credit astfel stabilit este nu numai real dar și special, adică că în principiu fie care linie sau secțiune are ipoteca sa proprie și independentă. Nu să împrumută unei companii, al cărui credit e supus la fluctuațiuni, ci unei linii a cărei valoare intrinsecă și productivitate anuală e cunoscută. De acea cât timp linia va fi întreținută în bună stare și productivitatea sa nu va fi atinsă creditorul nu va avea a se preocupa de situația generală a companiei.

De acea se poate găsi la companii care au dat faliment împrumuturi ipotecare care prezintă o siguranță de primul rang.

(Va urma).