

ISTORICUL ¹⁾

Drumurilor de fer în România până la anul 1884

Primul drum de fer în România a fost de la București la Giurgiu, la 1 Septembrie 1885, guvernul a concedat confecțiunea călei ferate București-Giurgiu, d-lor Iohn Trewon Barkley, și Iohn Stanford. Condițiunile erau: adoptarea de concesionari a caetului de însărcinări făcut de guvern, cu construcția călei de către concesionari și cu fondurile socotite la 13.755.000 fr. și întreținerea în timp de un an, acest fond trebuia înapoiat concesionarilor prin anuități de câte 1.650.600 fr. plătite în timp de 16 ani și 36 zile.

În ședința de la 7 Maiu 1856 adunarea legislativă a anulat creditul privitor la această cale ferată.

În urma reclamațiunei concesionarilor și în fața obligațiunei luate de guvernul principelui Cuza; o învoire a intervenit între guvern și concesionari și s'a promulgat prin decret princiar la 5 August 1866.

Mici modificări s'au introdus în contractul primitiv: capitalul de 13.755.000 fr., s'a redus la 13.511.340 fr., adică cu 240.660 mai puțin.

Anuitatea de la 1.650.600 fr., fixată pe timp de 16 ani 36 zile cu 3 la ‰ amortisement și 9 la ‰ dobândă s'a transformat în o anuitate de 2.100.000 fr. pe timp de 10 ani cu 6 ‰ amortisement și 9 ‰ dobândă, termenul desăvârșirei lucrărilor era de 2 și 1/2 ani socotit de la data sub-scrierei convențiunei.

Concesiunea avea dar numai lucrări iar nu și exploatarea, guvernul și reserva exploatarea liniei imediat după terminarea lucrărilor.

La 1868 s'a dat concesiunea rețelei mari de drum de fier în România destinat a lega țara cu Austria la Suceava și Severin. Doui concesionari a împărțit lucrările Offencheim și Strussberg.

¹⁾ Note luate în clasă la cursul profesorului G. Duca, de elevul G. Caracostea în ziua de Vineri 7 Septembrie 1884.

Concesiunea Offenheim

Era privitoare la construcția și exploatarea unui drum de fier plecând de la granița austriacă de lângă Suceava și legând drumurile de fer austriace cu Iași, Roman și Botoșani se dădea o subvenție numerară de 40.000 fr. pentru klm, în plus statul garanta un venit anual net de amortisarea coprinsă de $7\frac{1}{2}$ la ‰ asupra unui capital de 230.000 fr. pentru klm, garanția începea de la data punerii în exploatare a liniilor. Concesiunea era tot odată și o concesiune de exploatare pe termen de 90 ani începând de la punerea în exploatare a liniilor. Statul și rezerva însă dreptul de rescumpărare după 30 de ani.

Concesiunea Strussberg

Print'această concesiune se dădea D-rului Strussberg & Comp. construcțiunea și exploatarea următoarele linii Române : Tecuci-Galați cu ambrășamentul Tecuci-Bârlad. De la Galați prin Brăila-Buzău-Ploești la București, de aci prin Pitești, Slatina, Craiova la Severin și Verciorova. De la Buzău prin Focșani la Adjud, cu observațiunea ca această ramură din urmă, rămâne obligatoare pentru concesionari în aceleași condițiuni și prețuri după terminarea celor de mai sus : facultativă însă pentru guvern care o v'a construi de v'a găsi de cuviință. Prețul era fixat la 270.000 lei pe klm. capital nominal în obligațiuni de căi ferate, fiind coprins în acest preț toate cheltuețele de or și ce natură precum și dobânzile fondului de construcțiune pe timpul construcției. Interesele obligatorii erau fixate la $7\frac{1}{2}$ la ‰.

În urma neîndeplinirii obligațiunilor contractate, concesiunea fu resiliată cu Dr. Strussberg, și acționarii s'au constituit în societate pentru continuarea contractului încheiat cu Strussberg la $\frac{2}{14}$ Februarie 1872.

O convențiune fu, încheiată între Ministerul lucrărilor publice, și împuternicitul societății, și promulgată la $\frac{3}{15}$ Februarie 1872. În regulamentul de convențiune numărul kilometrelor era de 219. Aceste linii au fost rescumpărate de Statul Român și exploatarea lor este făcută direct de el.

După aceasta s'a construit linia Iași-Ungheni, însă sistemul de construcțiune a fost schimbat Guvernul prin inginerii săi au făcut traseul, planul și devisele ; lucrările a fost scoase la licitație D-l Eliad a fost adjudecatorul lucrărilor după contractul cu data de 12 Iunie 1872 ; plata totală s'a făcut în curs de 14 ani prin anuități semestriale de câte 226.212 lei 92 bani.

Linii Ploești-Predeal-Adjud-Tg.-Ocna. — Construcțiunea lor

Statul a găsit un avantajiu se facă numai un simplu contract de construcție, rezervându-și proprietatea liniilor și plătind lucrările treptat cu înaintarea lor de oare-ce primele concesiuni ce le au dat n'au fost fericite.

După studiile făcute de ingineri, un caet de însărcinări fu dresat, și lucrările fură date D-lui Crawley prin decretul Princiar de la 22 Iulie 1875, plata era fixată la suma de 42,520,000 lei sau 33,150,000 lei pentru Ploești-Predeal și 9,350,000 pentru Adjud-Tg.-Ocna în prețul total

Ploești-Predeal reprezenta 78 %o rămânând 22 %o pentru Adjud-Ocna. Plata se făcea în fie-care lună după situațiile prezentate de concesionari și verificate de Stat.

În urma neînțelegerilor ivite între guvern și concesionari, lucrările au fost suspendate de D-l Crawley la finele lui Octombrie 1876; iar la 11 Iunie 1877 printr'o tranșacțiune încheiată între părți s'a suspendat dificultățile ivite, însă contractul a fost resiliat cu Crawley la Iulie 1878 și lucrările adjudecate D-lui Ghica, prețul lucrărilor liniei Ploești-Predeal, rămânând tot 33,150,000 lei, însă Adjud-Tg.-Ocna numai făcea parte din contract fiind deja scoasă prin tranșacția de la 11 Iunie 1877.

Linia Buzău-Mărășești

Prin legea de la 14 Martie 1879, s'a declarat de utilitate publică linia Buzău Mărășești: pentru această linie, statul a fost d'a dreptul constructor; studiile au fost începute la 1 Maiu 1879, lucrările la 15 Noembrie, iar circulația la 1 Iunie 1881; lungimea liniei era de 89 klm. 988 m. Același model de construcție s'a adoptat de guvern pentru liniile Câmpina-Doftana, Buda-Slănic și Adjud-Tg.-Ocna.

Linia București-Cernavoda

La 1 Iunie 1882, s'a promulgat decretul declarând de utilitate publică linia București-Cernavoda cu ramurile ei care după proiecte avea lungimea de 154 klm. Ramura Făurei-Fetești 87 klm, Ramura Slobozia-Ciulnița și Ciulnița-Călărași 42 klm. aproximativ aceste două ultime trebuind a fi construite cu cale îngustă.

Cele alte linii în construcție

Prin legea votată de Corpurile Legiuitoare în ședințele de la 21 Aprilie și 7 Maiu 1882 și prin decretul Regal din 15 Maiu se declara de utilitate publică construcțiunea următoarelor căi :

- 1) Râmnicu-Vâlcea, Piatra-Corabia cu ramura la Salinele de la Ocne;
- 2) Titu-Târgoviște ;
- 3) Piatra-Bacău ;
- 4) Bârlad-Vaslui ;
- 5) Fălticeni-Dolhasca ;
- 6) Docolina-Huși-Prut ;
- 7) Filiași-Tg.-Jiu ;
- 8) Golești-Câmpulung ;
- 9) Vaslui-Iași ;
- 10) Leorda-Dorohoiu ;
- 11) Turnu-Măgurele-Roșiori-de-Vede, la o stațiune între Slatina și Pitești. Aceste linii se vor împărți în trei secțiuni și se vor construi în modul următor :

Secția I-a cu liniile, Râmnicu-Vâlcea-Piatra, Titu-Târgoviște, Bacău-Piatra și Bârlad-Vaslui se începe în campania anului 1882 pentru a fi terminată în 1884.

Secția II-a liniile Piatra-Corabia, Fălticeni-Dolhasca, Docolina-Huși-Prut în anul 1883 pentru a fi terminată în 1885.

Secția III-a liniile Filiași-Tg.-Jiu, Vasluiu-Iași, Golești-Câmpulung, Leorda-Dorohoiu, Turnu-Măgurele-Roșiori-de-Vede la o stațiune între Slatina și Pitești se încep în campania anului 1884 pentru a fi terminate în anul 1886.

Aceste căi se construiesc pe principiul de cale îngustă în modul cel mai economic având în vedere buna stabilitate a călei pentru un preț maximum de lei 40,000 pe kilometru, afară de linia Bârlad-Vaslui-Iași cu lărgime normală pentru care se acordă 100,000 fr. pe klm. ca și pentru Buzău-Mărășești.

Județele în cuprinsul cărora trec căile prevădute sunt obligate a plăti Statului anual ca subvențiune în timp de 10 ani câte 6,000 lei de fie-care kilometru de cale ferată care trece prin județ, plata începând de la punerea în circulație a fie-cărei linii.

