

DIN DESBATERILE PARLAMENTULUI

Desființarea fondului de rezervă a C. F. R.

În legea pentru *măsuri ce trebuiesc luate pentru eficientizarea traiului*, s'a prevăzut și desființarea fondului de rezervă a C. F. R. :

Art. IV. Legea dela 6 Aprilie 1889, cu modificarea din 30 Martie 1908, pentru constituirea fondului de rezervă al căilor ferate ale Statului, se abrogă. Toate cheltuelile suplimentare și extraordinare ale căilor ferate se vor face din fondul prevăzut în bugetul general al Statului pentru astfel de cheltueli.

Sedința Camerei Deputaților din 22 Martie 1911

D. C. Bacalbașa dă citire raportului și proiectului de lege pentru ieftinirea traiului :

Proiectul de lege prezentat de d. ministru al finanțelor cuprinde o serie de măsuri în cea mai mare parte menite a ușura sarcinile fiscale ale populațiunii rurale și a contribui la ieftinirea traiului. S'a adăugat însă și vreo câteva alte dispozițiuni care sunt în legătură cu echilibrarea bugetului și urmau deci să fie supuse deliberărilor d-voastre înainte de votarea bugetului.

Al patrulea articol al proiectului prevede abrogarea legilor din 6 Aprilie 1889 și 30 Martie 1908 prin care se constituie un fond de rezervă al C. F. R.

Această abrogare se justifică prin nevoia de a supune regulilor din legea contabilității publice și controlului Parlamentului toate cheltuelile căilor ferate. Se va avea, se înțelege, grija a se prevedea în buget toate sumele trebuitoare, așa ca să nu sufere nici o stînjire administrația C. F. R.

D. Ștefan C. Ioan.... Ceeace urmează s'ar putea împărți în trei categorii ; mai întîiu sunt niște dispozițiuni, ca să zic așa, de

secularizarea diferitelor fonduri de rezervă, cari știți d-voastre ce importantă mare au, constituind soliditatea finanțelor.

Sunt apoi dispozițiuni de căpătuială ; pe urmă altele menite a înlătura pe unii funcționari a căror stabilitate era pînă acum asigurată prin lege.

Va fi o eftenire a traiului pentru cel numit, o colosală scumpire a traiului pentru cei înlocuiți.

Astfel, d-lor, în primul loc, se suprimă fondul de rezervă al căilor ferate, fond creiat în 1908, deci de o natură foarte recentă.

D. I. Grădișteanu : E inexact, la 1899; a fost modificată legea la 1908, dar fondul a fost creiat la 1899.

D. Ștefan C. Ioan : Iau act. Fondul acesta e menit ca drumurile noastre ferate din propriile lor fonduri să poată executa lucrările urgente pe cari au asolută nevoie, precum și lucrări cari n'ar putea fi executate din veniturile ordinare ale statului.

Numai în 1908 cu acest fond de rezervă, alimentat prin reținerile de 20%, asupra veniturilor căilor ferate, s'au făcut foarte multe îmbunătățiri, cam de vreo 7 milioane ; un milion s'a dat pentru linia Galați-Bârlad. Din acest fond s'au făcut gări, halte, linii de garaj, constructii și consolidări de poduri, reparațiuni, expropieri, o sumă de lucrări importante, cari de sigur, nu s'ar fi putut face cu înlesnire și promptitudine dacă n'ar fi existat acest fond de rezervă. Acest fond ar fi prins bine la 1901 când s'au făcut multe reduceri la căile ferate reclamate de necesitatea imperioasă a momentului și cînd guvernul de atunci a fost supus pentru aceasta la critici pe cît de nedrepte pe atît de aspre.

Pe viitor, căile noastre ferate, cărora li s'a pus acum în buget circa 2 milioane pentru lucrări, nu vor mai avea la dispozițiunea administrațiunii lor, așa de importantă în Stat, fonduri pentru lucrări extraordinare și urgente îndestulătoare și vor fi nevoite să aștepte noile bugete sau deschideri de credite. Și acesta pentru ce ?

Adevăratul motiv e că îi trebuie d-lui ministru ca să echilibreze bugetul cîteva milioane.

Ca pretext, găsăm, în expunerea de motive, că guvernul do-rește să controleze mai de aproape aceste cheltueli, pentru cari «este răspunzător în fața Regelui și a parlamentului».

Cred că, după cît știu, nu s'a constatat pînă acum nici o abatere, nici o incorectitudine la căile ferate, ca să fie nevoia a se ridica acest fond de rezervă de acolo și a se pune sub un control

atit de riguros. S'au cheltuit, ce e drept, milioane, dar s'au făcut lucrări în bune condițiuni și nimeni n'a avut a se plînge. Deci, nici o considerațiune nu erà care să facă pe guvern a luà asupra sa acest fond de rezervă al căilor ferate pentru a-l cheltui.

Sistemul acesta de a se pune în circulațiune fondul de rezervă al diferitelor administrațiuni, fond de prevedere, fond pentru zile negre, fond care constituște tãria finanțelor țării, este un sistem pe care îl credem foarte greșit. Protestăm în contra acestui sistem cu aceeaș energie cu care am protestat la 1900, cînd iarăși d. Carp, urmărind aceeaș politică financiară, a vîndut capitalul, partea Statului, dela Banca Națională, a amanetat în condițiunile cunoscute hîrtia de țigară și erà gata să mai pună în circulațiune, să mai lichideze și alte «disponibilități», cum se numea pe atunci, averea Statului.

.

D. I. Grădișteanu... Trec la altă ordine de idei, la altă lege: este vorba de articolul din legea prin care se desființează fondul de rezervă al căilor ferate.

D-lor, precum știți fondul de rezervă al căilor ferate, înființat prin legea din 1889 și modificat printr'o lege din 1908, avea pînă azi două scopuri deosebite: pe de o parte, ca din el să se plătească toate întrecerile și cheltueli ale căilor ferate, iar pe de altă parte, să se facă cu el lucrări de îmbunătățiri de o însemnătate ceva mai mare cari sînt trebuincioase rețelei existente a căilor noastre ferate.

D-lor n'a fost în tot-deauna așa. Pînă la 1908 fondul de rezervă n'avea de cît un singur scop; acela de a se face îmbunătățiri de o însemnătate oare-care pe rețeaua căilor ferate în ființă, căci întrecerile de cheltueli se mandatau din veniturile bugetare ale anului și pe urmă se făcea un buget rectificativ, care trecea prin Cameră și prin care se aproba întrecerile de cheltueli.

D-lor, după 1908 s'a desființat sistemul bugetelor extraordinare și s'a dat tot în sarcina fondului de rezervă plata întrecerilor de cheltueli cari se întîmplă la deosebitele articole bugetare ale căilor ferate.

Prin desființarea acestui fond de rezervă, pe de o parte, nu se va mai putea face față întrecerilor bugetare, căci tot anul acesta, tot acum, ați votat o modificare a legii contabilității, care a fost votată și de Senat și care este acum împărțită în Cameră, prin care pedepsiți și faceți răzpunzători pe acei cari ar ordonanța dintr'un articol bugetar peste prevederile bugetare.

D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe : Da.

D. I. Grădişteanu : Deci, în urma acestei legi, sistemul bugetelor rectificative, aşa cum se practica înainte de 1908 pentru căile ferate, nu mai este cu putinţă, pentru că nimeni nu va mai îndrăzni şi nu va mai putea să mandateze atunci când un articol bugetar va fi sleit.

D. Petre. P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe : Da.

D. I. Grădişteanu : Deci în urma desfiinţării fondului de rezervă nu se va mai putea nici întrebuiţa sistemul actual care a început la 1908, pentru a se plăti din fondul de rezervă întrecerile peste alocaţiunile prevăzute în buget, nici sistemul anterior care consta în bugete rectificative, ordonanţarea peste articolele bugetare fiind oprită.

Atunci întreb : ce se vor face când vor fi întreceri ? — şicind nu vor fi întreceri ? — căci întreceri sunt întotdeauna, domnule prim-ministru. Intr'adevăr, ştiţi prea bine că administraţiunea căilor ferate se deosibeşte în totul de celelalte administraţiuni, mai ales în ceea ce priveşte cheltuelile. Este peste putinţă ca să întocmeşti un buget al căilor ferate în aşa fel, încît să nu ai la unele articole întreceri şi întreceri insemnate, adesea ori foarte mari.

De exemplu ; combustibilul. E peste putinţă de prevăzut cît combustibil se va întrebuiţa într'un an, pentru că combustibilul atîrnă bine înţeles de trafic, dacă e recolta mare, dacă e trafic însemnat, negreşit că şi articolul bugetar pentru combustibil nu va ajunge şi vor fi întreceri de sume cîte-odată mari ; cîte odată un milion, un milion jumătate, nu cîte va mii de lei. Acelaş lucru cu unsoarea şi cu o sumă de alte lucruri. Pentru ridicatul zăpezii, ţin minte, e de obicei în bugetul căilor ferate o alocaţiune de 350.000 de lei. Sunt ani în cari această sumă se anulează şi rămîne economie pentru că nu ninge. Dar au fost ani în cari s'au cheltuit două milioane în loc de 350.000 de lei pentru ridicarea zăpezii. Ei bine, d-le prim ministru, ce o să faceţi ? Ştiu că veţi zice : să se facă un buget care să ajungă ; — dar e peste putinţă să se facă la căile ferate un buget de aşa fel.

D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe : E foarte cu putinţă. Dacă se face în Franţa, în Germania şi Austria, trebuie să să poată şi la noi.

D. I. Grădișteanu : În Franța, despre ce vorbiți? Vorbiți de Stat sau de companii?

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe: De Stat și de companii.

D. I. Grădișteanu : Companiile au toate fonduri de rezervă.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Nu așa ca la noi, veți vedea.

D. I. Grădișteanu : Aici să-mi dați voie să știu mai puțin decît d-voastră, dar să știu și eu pe lingă d-sa.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Așa și așa, îți dau voie. (Ilaritate).

D. I. Grădișteanu : Tot e bine, tot e un început. În Franța, la Stat — și D-zeu știe dacă statul francez poate fi citat ca model în cece privește exploatarea căilor ferate — la Stat nu e fond de rezervă, e adevărat, dar direcția căilor ferate a Statului e în drept a mandata ori cit din bugetul anului curent, căci nu există legea pe care ați votat-o acum, d-le Carp, așa că poate să cheltuească ori cit din venitul anului curent, rămînînd să justifice în urmă.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Nu, nu, nu e așa.

D. I. Grădișteanu : Așa e. Companiile celelalte din Franța au toate fond de rezervă. Ați citat Germania și Prusia; ei bine, în Prusia și în Austria și în toate Statele germane nu au fond de rezervă, care să se cheme fond de rezervă, dar au un fond care se chiamă fond pentru îmbunătățirea căilor ferate; în realitate, însă e tot una, un fond care se ia din venit, care se pune la o parte și care nu se anulează la sfîrșitul anului ca celelalte credite bugetare.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Fondul de rezervă cum era la noi era pur și simplu o sustragere a banului Statului de la controlul Parlamentului. Ei bine, aceasta nu o vreau.

D. I. Grădișteanu : D. Carp ne vorbește de controlul Parlamentului.

Ei bine, fondul de rezervă era sustras de la controlul Parlamentului. Iar celălalt buget al căilor ferate, în afară de fondul de rezervă, așa este că nu este sustras de la controlul Parlamentului, și întreb, și pot să am ca martor *Monitoarele Oficiale* de 25—30 ani încoace: în ce s'a manifestat pînă acum controlul Parlamen-

tului în ceea ce privește bugetul celălalt al căilor ferate, fiindcă este vorba de un control ce nu s'a manifestat niciodată, mi se pare că este a se vorbi de un lucru inexistent, n'am văzut ca Parlamentul nostru pînă acum să fi schimbat vre o țifără din autoritatea lui.

Apoi, d-lor, chiar în bugetul căilor ferate nu sunt sume, articole globale, ce cuprind sume pînă la 11 milioane, cum este combustibil, material, și dacă se poate admite de Parlament un articol global de 11 milioane, de ce să nu se admită unul de 6 milioane? În ce controlul Parlamentului este mai eficace și mai real, cînd este vorba de articole, ca cel de combustibil și de materiale, care cuprind global 11 milioane, și în ce ar fi mai puțin real cînd fondul de rezervă s'ar trece global în bugetul căilor ferate?

Acest argument s'a dat pe vremuri, cînd un alt personagiu, care era departe de a avea ideile de ordine și de Stat ale d-lui Carp, repauzatul Palladi, a susținut această teză la discuția înființării fondului de rezervă; dar atunci Palladi era liberal dizident, și era departe de a reprezenta principiile de ordine și autoritate în Stat, era mai mult un fel de demagog, și tot acest argument îl da și el că se sustrage de la controlul Parlamentului fondul de rezervă.

D. Marghiloman, care era ministru de lucrări publice, și care cred că împărtășește în multe privințe ideile d-lui Carp, d. Marghiloman a combătut atunci pe d. Palladi și a arătat că la urma urmei această sustragere este o glumă. Prin urmare, vedeți, d-le Carp, că am cu mine alături și pe d. Marghiloman.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe: Ba nu.

D. I. Grădișteanu: D. Marghiloman poate să-și fi schimbat părerile, dar *Monitorul* însă este tipărit de atunci și nu se mai poate schimba.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe: Când vom discuta o să ai o surprindere agreabilă. Drumurile de fier o să fie administrate și cu sistemul meu.

D. Grădișteanu: O să fie administrate cu sistemul d-tale încă un an sau doi, pentrucă mai sunt 5 milioane și jumătate din fondul de rezervă, dar după ce se va isprăvi acest fond de rezervă, ași vrea să știu cum o să puteți să mai administrați?

D. Petre P. Carp, președinte consiliului și ministru de finanțe: Iți rezerv o surprindere agreabilă.

D. I. Grădișteanu : Nu pot să vorbesc de cât de lucrările cari se știu și se văd ; nn pot să vorbesc de neprețuitele lucruri pe cări poate să le aibă d. Carp în capul d-sale.

D. Președinte : Fiind aproape orele 6, vă întreb dacă mai aveți mult pînă să terminați.

D. I. Grădișteanu : Eu am cerut ca să lăsați pe mine continuarea. dar ați vrut să faceți act de autoritate. obligindu-mă să vorbesc.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Să prelungim ședința pînă va isprăvi d. Grădișteanu.

D. I. Grădișteanu : Nu e nevoie de prelungire ; voiu termina pînă la orele 6.

Cu desființarea fondului de rezervă și cu noua lege modificatoare a legii contabilității Statului, mă întreb : cum se va putea face față nevoilor căilor ferate ; fiindcă, odată, nici sistemul vechiu nu se mai poate întrebuița, nici cel nou, căci se desființează fondul de rezervă. Cum vă spuneam adineauri, deocamdată nu se va simți, poate la anul pe vremea această, poate să vină d. Carp să spună : ai fost prooroc mincinos, iată că a mers căile ferate. O să mai meargă, căci mai sunt $5\frac{1}{2}\%$ milioane, dar cînd se vor sfîrși aceste milioane ?

D. N. P. Ianovici : Sînt toate angajate ; nu mai există nimic.

D. I. Grădișteanu : Poate că știți mai bine de cât mine, căci eu știu ce era ; acum ce este n'am avut mijloacele d-voastre de investigațiune ca să știu.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe ! În orice caz, pe ceie 5 milioane nu contați, căci nici eu nu contez ! (Ilaritate).

D. I. Grădișteanu : Și mai rău ! Dar, d-lor fondul de rezervă nu slujea numai pentru a plăti neajunsurile capitolelor bugetare. Fondul de rezervă era mai ales trebuincios pentru a face lucrări de oare care însemnătate cari nu se pot face totdeauna cu creditele extraordinare, pentrucă, d-lor, ce administrațiune ar fi aceea ca, pentru cumpărarea a două locomotive de cutare tip pentru linia cutare, sau a 10 vagoane cisterne de petrol, ori a 5 vagoane postale, sau a cîteva vagoane clasa treia, să vii cu un proiect de lege în Cameră.

O administrațiune comercială ca aceea a căilor ferate nu poate să meargă fără un fond disponibil însemnat cu care să poți face

față trebuințelor de tot soiul ca : material rulant, consolidări de poduri, sporiri de garajuri, diguri, etc. Și atît de adevărat este, d-lor, lucrul acesta, în cît la începutul răscumpărării căilor ferate de către Stat, cînd s'au luat în stăpînire, chiar de atunci. deși nu era o lege, s'a simțit nevoia unui fond de rezervă și de fapt s'a destinat un milion și jumătate din veniturile fiecărui an ca fond de rezervă. D. Marghiloman, singur, în discuțiunea care a fost la înființarea fondului de rezervă la 1889, zicea că sau întîmplat cazuri în cari un pod șubred a rămas neconsolidat, punînd în pericol viața călătorilor, trebuind să se aștepte 8 sau 9 luni pînă să poată convoca Camera, căci este învederat că nu se poate convoca Parlamentul pentru reparațiunea unui pod sau pentru comanda unei locomotive.

Este o incompatibilitate absolută, d-lor între această administrațiune a căilor ferate și un buget fix, întocmit în felul bugetului instrucțiunii publice sau al ministerului de război.

Este de neapărată nevoie ca să fie un fond la căile ferate, din care să se poată face îmbunătățiri, fond care să nu fie supus formelor obișnuite pentru deschiderea creditelor ori fluctuațiunilor bugetare. Și, d-lor, dați-mi voie să spui că la noi mai ales s'a văzut cît este de prețios fondul de rezervă, căci dela 1900 și pînă la 1905, dacă n'am fi avut fondul de rezervă, căile ferate ar fi încetat a mai umbla. Și, d-lor, știu că o să ziceți că o să prevedeți un fond mai mare în bugetul Statului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare, dar, d-lor, nu este acelaș lucru, întîiu : pentrucă n'o să prevedeți o sumă destul de mare, în al doilea rînd nu este acelaș lucru fiindcă este pentru toate ministerele, și nu se știe dacă acest fond, poate prevăzut în concepțiã d-voastre pentru căile ferate, n'o să fie luat de alt minister, fiindcă știți ce se întîmplă cu guvernele? De obicei cel mai puternic ia partea leului și nu totdeauna miniștrii lucrărilor publice sunt cei mai puternici într'un guvern, și atunci mă tem că fondul prevăzut, poate în mîntea d-tale pentru căile ferate, să nu fie luat de alt ministru și căile ferate să rămînă fără cele trebuincioase.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Dar eu unde sunt ?

D. I. Grădișteanu : Legea este făcută numai pentru ministerul d-tale ?

Este făcută pentru toate ministerele.

D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe : Dar eu am s'o aplic.

D. I. Grădişteanu : N'o s'o aplici totdeauna.

D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe Pină atunci regulăm noi.

D. I. Grădişteanu : Legea este lege ; nu este făcută în vederea cutărei persoane, care se află ministru de finanţe sau prim-ministru.

Vedeţi, dar, că este o foarte mare greşală desfiinţarea fondului de rezervă, fond de rezervă care de altfel există în toate ţările, d-le Carp, sub o formă sau alta. Incă odată vă spuneam că în Prusia şi Bavaria şi în toate statele Germaniei, există sub forma de fond de îmbunătăţire ; în Austria asemenea. În alte ţări poartă chiar numele de fond de rezervă ; dar pretutindenii nu se poate concepe o vastă administraţie comercială, ca o administraţie de căi ferate, de câteva mii de km., fără un fond de rezervă de mai multe milioane, care să poată face faţă nevoilor neobişnuite şi neaşteptate.

Se întâmplă, d-lor, lucruri extraordinare, se întâmplă unele inundaţii cum s'au întâmplat inundaţiile din Banat, cari strică o linie şi face pagube de 4 5 milioane. Ce veţi face d-voastre cu fondul de deschidere de credite suplimentare şi extraordinare ale Statului ? Veţi putea lua 4--5 milioane pentru a face faţă nevoilor ?

Se întâmplă înzăpeziri, se întâmplă fel de fel de lucruri cari să poată ţine în loc o administraţie ca a căilor ferate şi în vederea cărora trebuie să aibă neapărat un fond însemnat de prevedere. D-lor, acestea erau consideraţiunile pe cari le scurtez, fiindcă orele sunt înainte şi nu voi să abuzez de răbdarea Camerei şi de răbdarea d-lui Carp...

D. Petre P. Carp, preşedintele consiliului şi ministru de finanţe : Eu sunt foarte răbdător !

D. I. Grădişteanu : De aceea încheiu rugîndu-vă, pentru aceste consideraţii, să nu faceţi greşala aceasta de a suprima fondul de rezerva, fiindcă cred că aci nu sunt ca în multe alte chestiuni două păreri contrarii, una pentru desfiinţare şi alta contra desfiinţării. Pentru desfiinţare nu sunt decît acei cari nu cunosc de aproape administraţiunea căilor ferate. Contra desfiinţării sunt toţi acei cari s'au frecat cu această administraţiune şi cari cunosc nevoile ei.

De aceea vă rog ca, urmărind chimera ieftenirii traiului, să

nu faceți această mare greșală, de a da o lovitură de moarte celei mai bune administrațiuni din țara noastră!

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Dar nu dau nici o lovitură!

D. președinte : D-lor, ridic ședința. Ședința pe mâine la ora 1 d. a.

Ședința Camerei Deputaților din 23 Martie 1911

D. Take Ionescu... Tot așa cu fondul de rezervă al căilor ferate. D. Grădișteanu a dezvoltat chestiunea eri foarte pe larg, cu o competență pe care nimeni nu i-o poate tăgădui. Dar este un punct asupra căruia îi atrag atențiunea și care a fost uitat în discuțiunea de eri. Nu trebuie să fie uitat că fondul de rezervă al drumurilor de fier fusese compromis încă de anul trecut, prin concepția d-lui Costinescu, pe care am criticat-o atît în Cameră, cît și d. Grădișteanu în Senat: ca, pentru un împrumut special pentru materialul de drum de fier, anuitatea aceluî împrumut să fie trecută în socoteala fondului de rezervă, în loc să fie trecută anuitatea în socoteala serviciului datoriei publice a Statului, așa că fondul de rezervă era în parte redus cu acea anuitate, dacă nu mă înșel la vreo 2.500.000 lei.

Eu însă mă așteptam dela creatorii fondului de rezervă fiindcă el a fost creat la 1889 — dela cei cari criticaseră suspendarea alimentării fondului de rezervă, în vremea de criză din epoca economiilor, mă așteptam ca acest fond de rezervă, în loc să fie suprimat, să fie, dimpotrivă, restabilit astăzi, în urma atacului pe care l'a făcut anul trecut d. Costinescu.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministrul de finanțe : Așa are să și fie!

D. Take Ionescu : Cum are să fie?

Ai înlocuit fondul de rezervă cu un spor al fondului pentru creditele suplimentare; dar cînd vom veni la examinarea bugetului sper să dovedesc d-lui ministru de finanțe că a făcut tocmai bugetul pe care d-sa l-a criticat anul trecut.

A vrut să fie așa de consecințe cu d-sa, încît după ce anul trecut a anunțat că bugetul în curs va da un deficit ne 20 de milioane, pe cînd el dă un excedent de cîteva milioane, vrînd să nu iasă — cum să zic? — profet după Christos. numai în ceea ce privește prevederile bugetare, ci să iasă profet pentru toate, a făcut

un buget absolut contrariu discursului său de anul trecut. Așteptați până Luni ca să vă demonstrez și aceasta.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe : Amîna ! (Ilaritate).

D. Take Ionescu ; D lor, și asupra acestui punct al fondului de rezervă mă rezerv pentru a vorbi mai pe larg altă-dată. Dar să stabilim un lucru : să nu vă închipuiți că aci este chestiune de o altă concepțiune financiară sau 'politică ! In suprimarea subvențiunei Casei de pensuni, în suprimarea fondului de rezervă al căilor ferate, nu este altceva decît un meșteșug de echilibrare bugetară, atît și nimic mai mult.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe... Vin acum d-lor la fondul de rezervă al drumurilor de fier. Sunt acuzat că vreau să suprim fondul de rezervă al drumurilor de fier ; sunt acuzat că sunt absolut în necunoștința de cauză cînd vreau să fac aceasta. Sunt recunoscător d-lui Grădișteanu că a binevoit să aducă la cunoștința mea lucruri la cari nu mă gîndeam. Așa, de exemplu, mi-a spus că este mai scump dacă transporti o mie de tone decît 10 tone și că acest trafic mai mare cere mai mulți cărbuni și mai mult ulei și că, deci, sunt sume cari trebuesc adăogate. Primesc învățătura dela ori și cine și exprim d-lui Grădișteanu recunoștința mea că mi-a adus aceasta la cunoștința ; dar chestiunea nu este tocmai aici ; căci, d-nii mei, e curios lucru la căile ferate : cînd cer parale ca să cheltuiască fără nici o regulă, atunci ei sunt «întreprindere comercială», cînd este să dea venit, atunci este așezămînt de Stat ! (Ilaritate), și nu mai este întreprindere comercială. (Aplauze prelungite, ilaritate).

Întreprindere comercială ? Foarte bine, d-nii mei, întreprindere comercială. De 11 ani încoace căile ferate au primit sub diferite forme 325 milioane ; 325 milioane ca chestiune comercială, reprezintă, după tariful împrumuturilor noastre, aproape 18 milioane pe an. Suitu-s'a venitul net al căilor ferate în acești 10 ani cu 18 milioane ? Nu. Apoi ce fel de întreprindere comercială este aceasta care cheltuește 325 milioane și care nu raportează decît poate 1 sau $1\frac{1}{2}\%$? Evident că este o proastă întreprindere comercială. (Aplauze). Dar, d nii mei, lucrul nu e așa. Să nu mi se vorbească nici de întreprindere comercială, să nu mi se vorbească nici de instituțiune de stat. Recunosc că drumurile de fier nu pot să aducă atît, cînd sunt administrate de Stat, cît ar putea aduce dacă ar fi

administrare de o societate privată. Și recunosc că publicul are dreptul să beneficieze, fiindcă el a făcut sacrificii, și trebuie să beneficieze mai mult de sacrificiile pe cari le-a făcut Statul decât n'ar putea beneficia dacă acele sacrificii ar fi fost făcute de o companie străină. Prin urmare, să nu credeți că este o critică absolută când am arătat disproporția care există între sacrificiile pe cari le face Statul și veniturile căilor ferate. D-lor, odată ce am recunoscut aceasta atunci am dreptul să zic: foarte bine, dar atunci un lucru cel puțin îl cer, ca eu, Stat, care fac sacrificii, să văd cum se administrează, cum se face controlul. Să știu eu, milioanele acelea s'au cheltuit ele cum trebuiau să se cheltuiască?

D-lor, ași putea cita exemple: un pod care trebuia să coste 10.000 lei a costat 100.000, pantru că a fost făcut cu picioare de granit! Atunci, n'am eu dreptul să mă întreb: dar pentru aceasta am făcut eu, Stat, sacrificii? Mi s'a raportat un lucru foarte exact, care nu atinge de fel, o spun sus și tare, onorabilitatea inginerilor noștri. Când s'a deschis calea ferată dela Ocna la Palanca, s'a făcut o recepție la graniță și acolo au fost invitați ingineri austriaci cari să vadă linia. Inginerii austriaci au venit, au fost foarte bine primiți, au urmat conversațiuni de camarazi între inginerii austriaci și inginerii noștri, și unul din inginerii noștri, adresându-se unui inginer austriac, îi zice: ei, ce zici de linia noastră? — Foarte frumoasă, dar dacă am fi făcut-o noi, pe noi ne-ar fi destituit guvernul de a doua zi! (Aplauze, ilaritate).

O voce: Dar linia n'a făcut-o căile ferate, a făcut-o ministerul lucrărilor publice.

D. I. Grădișteanu: D-le Carp, linia ungurească costă mai scump decât a noastră în proporțiune.

D. Petre P. Carp, președintele consiliului și ministru de finanțe: Acum care este mijlocul Statului de a exercita un control? Mijlocul Statului de a exercita un control este de a nu admite în buget țifără globală, fără specificare. De ex.: când la ministerul de interne se prevede în buget o sumă de 3.000.000 la serviciul sanitar, în mod global, pentru rufe și medicamente, aceasta este un lucru care nu cadrează cu un buget bine stabilit. Când la căile ferate ni se cere o reducere de 20% asupra venitului pe care îl face, să zicem o sumă de 5 sau 7 milioane. fără ca să am specificarea cheftuelei acestei sume, aceasta nu cadrează cu un buget bine stabilit. (Aplauze).

Ceeace am făcut pentru ceilalți am făcut și pentru căile ferate, Eu nu admit case speciale, nu admit resurse speciale, nu admit excedente speciale! Toate resursele aparțin Statului, toate cheltue-lile aparțin Statului! Eu nu admit ca Statul să fie în deficit, iar Casa pensiunilor să fie în excedent; nu admit ca armata să nu aibă cele trebuincioase, iar căile ferate să aibă un fond de atâtea milioane, de care dispune cum vrea și când vrea. (Aplauze).

Ceeace spun eu este atât de adevărat, încît aceasta este me-toda care se urmează în Statele celelalte. Și germanii știu cum că drumurile de fier, deși un așezămînt de Stat, dar totdeauna sunt și o întreprindere comercială. Știu și ei că le trebuie un fond de rezerva, dar pentru aceasta nu le-a dat o sumă globală ca să uzeze după plac. A zis: atunci cînd stabilești bugetul, ai să stabilești tot odată și ai să-mi specifici cheltuelile eventuale cari pot proveni, fie din sporirea traficului, fie din diferite întimplări ca inundațiuni și altele. Atunci, eu știu, cînd fixezi de mai înainte care este acest fond de rezervă, eu știu la ce am să mă pot expune și pentru ce cheltuești.

Și dacă pentru o creștere de trafic ceri mai mult la cărbuni, țifra pe care ți-o voi da-o ai să o întrebuințezi numai pentru cărbuni, iar nu dacă cumva traficul va fi mai mic și nu vei mai avea nevoie să întrebuințezi această sumă pentru cărbuni, să o întrebuințezi în sporiri de lefuri, de diurne, sau de altele, cum fac acum căile ferate. (Aplauze). Așa, cu sistemul de azi nu se poate face nici un control serios. (Aplauze). Și fiindcă vremea era scurtă am zis d-ului Cottescu: eu nu mai pot primi sistemul acesta. El este contrariu cu întregul meu mod de a vedea, căci eu nu admit un buget cu fonduri speciale, cu resurse speciale și cu excedente speciale. Eu îți cer d-tale să-mi spui în preliminar, în bugetul d-tale, care sunt nevoile eventuale și probabile ale drumurilor de fier, în afară de bugetul care îl ai d-ta. D. Cottescu mi-a răspuns: timpul este prea scurt, acum nu am să pot să fac această. Atunci am zis: pentru anul acesta am prevăzut o sumă oarecare, îndestulătoare, cred eu, pentru aceste nevoi întimplătoare. Dar vă rog, ca în bugetul anului viitor, d-ta să vii cu bugetul d-tale, care are să cuprindă într'însul și toate sumele eventuale pe cari caile ferate vor avea a le cheltui. (Aplauze).

Atunci cu sistemul acesta știu că nu am aface cu un venit global. Știu că dacă fixați că am să cheltuesc pentru cărbuni atât

și atît, suma aceea pentru cărbuni are să fie întrebuințată, și dacă nu e întrebuințată pentru cărbuni, îmi revine mie, Stat, care am dat suma aceasta și atunci controlul e posibil. Drumul de fier va avea ce e al lui și aceea recunosc că e al lui, și Statul va avea ce e al lui și ceace d-voastre să recunoașteți că a al lui. (Aplause.)

.....
Sedința Senatului dela 30 Martee 1911
.....

— **D. C. Broșteanu-Urdăreanu** *raportor*, cetește raportul și proiectul de lege relativ la *eftenirea trailului* :

4) Să se abrobe legea din 1889 pentru constituirea fondului de rezervă al C. F. R., rămînînd ca toate cheltuelile suplimentare și extraordinare ale acestei administrații să se facă din fondul bugetar destinat pentru astfel de cheltueli.

Este necesară abrogarea acestei legi, pentru că și administrația căilor ferate trebuie să fie supusă regulilor contabilității publice și controlului Parlamentului. Cu acest mijloc nu se va stînjeni întru nimic mersul regulat al acelei administrații, putîndu-și face toate cheltuelile cu fonduri bugetare; guvernul va fi numai în măsură să-și poată da seama mai bine de modul cum se fac asemeni, cheltueli pentru cari este răspunzător în fața Regelui și a Parlamentului.

.....
Sedința Senatului dela 31 Martie 1911
.....

D. M. G. Orleanu... Să trecem acum la fondul de rezervă al căilor ferate.

Fondul de rezervă a fost creat de d-voastră la 1889; este drept că a fost modificat, dar d-voastră sunteți acei cari ați crea fondul acesta de rezervă. De ce ați deslințat fondul de rezervă, fond care îl găsiți funcționînd în alte țări? Pentru că este cert un lucru, că o administrație de căi ferate nu este numai o administrație de Stat, este o administrație comercială și trebuie să fie organizată ca orice întreprindere comercială, altfel întîmpină greutăți mari. Un exemplu: d. Lahovari ște că prin legea pentru consiliul superior de comerț se hotăra ca nici un tarif de căi ferate, și pentru serciul maritim și fluvial, nu se putea face decît prin secția tarifelor

al acelu consiliu ; iar modificările aduse tarifelor nu se pot pune în aplicare decît în un termen arătat în lege, termen cu care dela decizia consiliului în cele dintîi zile a venirii mele la minister a fost chemat a lua parte la discuția din secția tarifelor, și ne-am găsit în fața unei reclamații din partea serviciului fluvial și serviciului maritim român, în care se spunea că prin dispoziția de mai sus acêste servicii vor suferi, pentru că în această lege se zice categoric : că nici un tarif nu poate fi făcut fără autorizarea acestui consillu și că tariful, pentru ca să fie făcut sau modificat, trebuie timp. Că această dispozițiune dacă pentru căile ferate poate avea un inconvenient mai mic, pentru serviciile de navigațiune el este dezastros, pentrucă ele nu au monopolul transporturilor cum îl au căilor ferate, și supuse concurenței celorlalte companii de navigație. Iși închipuiește cineva cînd concurența se ivește și este vorba de cine lasă cîtiva bani mai ieftin la tonă, directorii serviciilor noastre să le răspunză : așteptați să refer la București, să se convoace consiliul superior și după ce el va da învoirea lui, dacă o va da, și după ce va trece și termenul legal pentru ca decizia să devină definitivă, apoi îți vom transporta marfa, pentrucă vezi d-ta eu conduc o instituție de Stat, deși comercială, și avem tarife fixe. Nu-i așa că ar fi extraordinar ? Și d. Lahovari a recunoscut că așa este. Și atunci am modificat prin regulament dispoziția aceasta și am dat puțină directorilor acelor servicii ca să încheie contracte de navluri pe prețul pe care îl vor crede de cuviință, avînd în vedere prețurile concurenților ce s'ar ivi.

Prin urmare, totdeauna cînd este vorba de o instituție comercială a Statului, trebuie să punem o administrație comercială. Nu înțeleg ca atunci cînd vine o petiție la navigația fluvială, maritimă, etc., să se întîrzieze răspunsul sau să fie asvirlită la cos, deși ar fi cuprinse în ea lucruri de mare importanță, numai pentrucă nu era timbrată.

Să mă întorc la fondul de rezervă, de ce s'a creat el ?

S'a zis că țara noastră de multe ori are crize mari, de multe ori se găsește în greutăți de a face față nevoilor, cum a fost la 1899 și 1904, ar fi fost o altă dovadă despre aceasta dacă nu am fi avut grija dela 1901 să începem cu economii. Acest fond de rezervă servea atît pentru cheltuelile neprevăzute cît și pentru nevoile de tot felul cari se iveau în cursul anului și mai servea și pentru cheltuielile suplimentare pe cari marele trafic din cursul anu-

lui le-ar fi putut ocaziona, pentrucă orice trecere a venitului căilor ferate peste cifra bugetară, din cauza măririi tarifului, aduce o urcare a cifrei cheltuelilor peste cifra bugetară, porțională de altfel cu urcarea. Și acuma d-voastră veniți și suprimați fondul de rezervă. Par'că ați declarat războiul tuturor disponibilităților Statului.

Ați băgat toate fondurile în bugetul ordinar. Pentru ce ? Pentrucă d. Carp a zis : toate fondurile trebuiesc să fe înscrise în bugetul Statului, nu trebuie să existe fonduri speciale. Așa o fi pentru toate instituțiile publice pentru averea Statului, nu însă și atunci când este vorba de o instituție comercială, care trebuie să aibă reguli speciale, care trebuie să aibă elasticitate în mînuirea banilor, căci nu se poate în asemenea instituții comerciale să se aștepte cu operațiunile pînă cînd Corpurile legiuitoare să dea aprobare de cite ori vor avea nevoie să facă o lucrare garecare.

D. Carp dă ca motiv a acestei măsuri neputița de a avea un control serios, cum și risipa ce s'ar face cu acești bani cu cari se plătește personal și așa mai departe.

Am întrebt : cum fondul acesta de rezervă s'a cheltuit ? Cheltuelile se făceau cu formele cu cari se deschide un credit extraordinar, adică se făceau printr'un jurnal al ministrului, aprobat de consiliul de miniștri, prin urmare. rămîne acelaș control ca și pentru creditele extraordinare. Atunci de ce vorbe de felul acesta, că nu este control ? Că starea aceasta trebuie să dispară, etc.

De altmintrelea găsiți că trebuie un control mai mare ? Nu aveți decît să faceți formalități mai grele, dar nu privați calea ferată de acest fond. Să vă dau un exemplu de cum s'au făcut cheltuielile din acest fond de rezervă dela înființarea lui.

Anul acesta la venituri erau trecute 85 milioane, iar la cheltuieli 56 milioane. Probabil vom avea la venituri 96 milioane și la cheltuieli 60 milioane. Diferința la venituri 10.500.000, pentru cari trebuiau făcut chehltuieli suplimentare de 3.800.000. De unde s'a luat ? Din fondul de rezervă.

Vreți să vedeți acum cum s'a cheltuit acest fond, care dela 1889 pînă azi s'a urcat la 51.795 337 lei ? Iată : material rulant 15.708.571 lei, 64 bani ; reconstruiri și construiri de poduri și podețe 1.889.165 lei, 79 bani ; stațiuni, halte, linii de garaj, alocațiuni, pasage e c. 12.128.694 lei, 08 bani, instituția unui nou atelier și depozite 5.584.267 lei, și 23 bani ; consolidări de linii 2.740.810 27 bani ; instalațiuni de siguranță prin gări 1.463.687 lei 31 bani ;

instalații de poduri de cîntărit. 1.340.500 lei; mușamale pentru acoperit mărfuri 280.000 lei; exproprieri 222.566 lei, 52 bani; acoperirea întrecerilor de cheltueli bugetare pe 1908—1909 și 1909—1910, 5.512,627 lei, 94 bani; rest disponibil la 29 Martie 1911, 4.924.446 lei, 40 bani.

Este deci nefericită ideea care a prezidat la desființarea acestui fond. Lipsește calea ferată de puțința de a avea la îndemînă fondurile necesare. Suprimă o disponibilitate a Statului atît de folositoare, în caz de bugete, ce se încasează greu.

D-1 Al. Marghiloman, ministru de interne.... S'a criticat desființarea fondului de rezervă dela căile ferate.

Cred, d-nii mei, că dacă fondul de rezervă rămînea alcătuit așa cum l-am constituit eu la 1889, sunt convis că nimenea nu s'ar fi atins de dînsul. Acum trei ani însă a venit o lege care a dispus altfel de destinațiunea fondului de rezervă a căilor ferate. Acest fond era afectat îmbunătățirilor, în fapt, a rămas în urma acelei legi un fond afectat pentru deschideri de credite comune și extraordinare, acolo unde alocațiunile bugetare erau insuficiente. Ceeace făcea că fondul de rezervă al drumurilor de fier, devenise o rezervă a drumurilor de fier, devenise o rezervă în care căile ferate își puteau constitui un buget suplimentar, cît ar fi voit sau cît ar fi consimțit guvernul, fără controlul Parlamentului.

Aceasta este o regulă financiară rea. Dacă guvernul nu poate deschide credite suplimentare și extraordinare decît cu aprobarea Corpurilor legiuitoare, nu este bine ca căile ferate să le poată deschide numai cu simpla aprobare a guvernului.

Este dar o simplă regulă de control financiar, de deferență pentru Parlament, pe care o stabilim astăzi și pentru căile ferate.

Dealtmintreli nu privăm întru nimic administrația căilor ferate de elasticitatea de care au nevoie, fiind dată natura exploatațiunilor sale.

În adevăr, fondul de rezervă este deja afectat, printr'o lege de anul trecut, unui împrumut de 50 milioane. Anuitatea lui ia din fondul de rezervă, anual 2.617.000 lei, iar pentru rest se deschid credite: s'au deschis credite suplimentare și extraordinare anul trecut pentru 3.500.000 lei; astfel că pentru îmbunătățiri și înzestrări rămînea aproape nimic.

Atunci am zis: iau eu, Statul, împrumutul de 50 de milioane

asupra mea, iau eu anuitatea asupra mea, iar pentru partea destinată deschiderii de credite extraordinare și suplimentare prevăd eu, Statul, la bugetul meu, două milioane și jumătate mai mult; dar cel puțin când voi deschide credite drumurilor de fier, am să mă duc la Cameră să le legitimez.

Nu s'a făcut, prin urmare, nici o jignire drumurilor de fier. De altminteri, administrațiunea drumurilor de fier este încredințată unui om activ și conștiincios, care nu se crede paralizat prin această supresiune. Astfel că cu consimțământul tuturor s'a putut face această îmbunătățire financiară, care este unul dintre mijloacele de însănătoșire financiară pe cari le supunem aprobării d-voastre. (Aplause.)

Credite pentru Ministerul Lucrărilor publice

In legea pentru deschiderea de credite extraordinare sunt prevăzute și creditele acordate ministerului lucrărilor publice;

Art. III. — Se deschide pe seama ministerului de lucrări publice un credit de lei 14.000.000 și anume :

Lei 9.250.000 pentru lucrări de poduri și șosele;

Lei 3.000.000 pentru continuarea lucrărilor portului Constanța;

Lei 400.000 pentru terminarea amenajării vaporului «Regele Carol»;

Lei 300.000 pentru cinci șlepuri pentru Prut;

Lei 200.000 pentru instalații de cărbuni la docuri (Brăila);

Lei 100.000 pentru un vapor pentru călători pe linia Brăila-Galați, al cărui cost va fi de 450.000 lei (restul fiind a se plăti în anul viitor);

Lei 100.000 pentru un remorcher pentru Prut;

Lei 50.000 pentru elevatorul pentru încărcat cerealele;

Lei 400.000 pentru înrreținerea șoselelor naționale în traversarea lor prin comunele urbane;

Lei 200.000 pentru completarea lucrărilor liniilor Podul Iloaiei-Hârlău și Pucioasa-Moroeni.

Art. VII. — Toate aceste credite de mai sus se vor acoperi treptat și cu măsura trebuinței, fie prin prelevări anuale asupra excedențelor bugetare ce s'ar costa și întrebuința după regulile pre-

văzute de legea contabilității, fie, în lipsă de excedente disponibile prin emisiune de rentă internă sau externă, sau orice alte mijloace.

Sedința Camerei Deputaților dela 28 Martie 1911

D-l **E. A. Pangrati** raportor dă cetire raportului și proiectului de lege pentru deschiderea de credite extraordinare :

Toate administrațiunile publice au trebuință, pe lângă alocațiunile cuprinse în bugetul lor ordinar, care reprezintă cheltueli curente, și de unele credite extraordinare cari corespund la lucrări sau trebuințe excepționale.

După cum se arată în expunerea de motive, în perioada prosperă a finanțelor noastre din ultimii 7 ani, de la 1902 încoace, s'au cheltuit sau angajat pentru asemenea credite extraordinare 414¹/₂ milioane.

O parte din această sumă însemnată a servit la satisfacerea unor trebuințe curente, cari nu fusese prevăzute în bugetele respective, ceace constituie o procedare discutabilă. Restul a satisfăcut în parte la cerințele excepționale ale diferitelor departamente. Cu aceasta; însă, nu s'au îndeplinit toate acele cerințe și, cum spune temeinic expunerea de motive, nu ne putem opri în acordarea creditelor cerute de desvoltarea continuă a țării, căci ar fi să întârziem însăși această desvoltare.

La ministerul lucrărilor publice cea mai mare parte din creditele cerute, 9.250.000 lei, sunt destinate pentru serviciul de poduri și șosele. Drumurile noastre naționale au mare trebuință de îmbunătățire. După sacrificiile ce s'au făcut pentru căile ferate, trebuie să ne gândim serios și la șoselele noastre.

Toate creditele cerute vor îndeplini trebuinți însemnate și urgente.

Comitetul delegațiilor are onoare a vă ruga, prin subsemnatul, să votați alăturatul proiect de lege pentru deschiderea a creditelor extraordinare enumerale, în suma totală de 55 milioane.

EXPUNERE DE MOTIVE

Împrumuturile cari s'au făcut în ultimul timp și excedentele cu cari s'au soldat de un întreg șir de ani bugetele, au dat țării puțința să întreprindă lucrări însemnate aproape în toate ramurile de activitate națională. Cheltuelile extra-bugetare angajate în lucrări au fost foarte însemnate, mai ales în ultimii 5 ani. Ele se ridică la importanța sumă de $342\frac{1}{4}$ milioane efectiv, din cari $138\frac{3}{4}$ milioane din excedente și $203\frac{1}{2}$ milioane din împrumuturi. Dacă la această sumă mai adăugăm $72\frac{1}{4}$ milioane din excedentele anilor 1901—1902 până la 1904—1905, de asemenea angajate în lucrări, ajungem la cffra de $414\frac{1}{2}$ milioane cheltuite sau angajate în timp de la 1903 și pînă astăzi. Am pus anul 1903 pentru că excedentul anului 1901—1902, de unde am început calculul, s'a repartizat în 1903.

Nu ne putem însă opri aci; progresul aduce cu el nevoi publice noi, cari trebuiesc îndeplinite; altfel ne expunem nu de a rămâne pe loc, ci de a da înapoi. Și e greu și foarte costisitor recîștigarea unui pas pierdut.

Trebuie totuș să măsurăm nevoife cu puterile financiare de cari dispune Statul sau de cari avem cel puțin o probabilitate serioasă că va dispune.

Situațiunea pe nouă luni din exercițiul în curs. pe care am depus-o Camerei odata cu proiectul de lege pentru repartizarea excedentului anului 1909—1910, arată un excedent de încasări asupra cheltuelilor de lei $59\frac{1}{4}$ milioane. Această sumă nu poate fi întreagă excedent, că sunt oarecari cheltueli întîrziate și cari urmează a se plăti pînă la 30 Septembrie 1911; în ori-caz însă vom avea un excedent apreciabil. De el nu putem dispune acum. ci tocmai în Ianuarie 1912. Tezaurul are însă disponibilități însemnate fie din împrumuturi, fie din excedentele anterioare, cari au destinație, dar cari urmează să fie cheltuite în mai mulți ani. Cu aceste disponibilități putem face față provizoriu noilor cerințe ce s'au ivit pentru Stat.

Bugetul pentru 1911—1912 este astfel alcătuit în cît numai într'un caz nenorocit nu se va solda cu excedente. Fără îndoială că excedentul va fi mai mic decît al anilor precedenți, dar tot va fi. Să sperăm că și bugetele viitoare vor fi astfel echilibrate, în cît să nu ne putem teme de surprize neplăcute.

Intemeiat pe aceste considerațiuni și pe creditul deplin de care se bucură Statul nostru, avem certitudine că putem deschide credite în valoare de 55.000.000, fără să știrbim întru nimic nici echilibrul bugetar, nici creditul Statului.

Creditele acestea se vor acoperi cu preferință din excedentele bugetare și numai în caz de neajungere prin emitere de rentă sau prin alte mijloace.

Și la deschiderea creditelor interioare s'a prevăzut dispoziția ca ele să se acopere din excedentele bugetare ; dispoziția însă a rămas literă moartă. Toate creditele sau acoperit cu rentă, iar excedentelor li s'au dat alte întrebuințări. Anul acesta, cu ocazia repărțirii excedentului 1909—1910 din 15 milioane rămase disponibile în afară de rezerva tezaurului, am alocat 7 ¹/₂ milioane pentru acoperiri de credite deschise de predecesorii mei. Am credea că în viitor, când ministerele se vor mărgini să cheltuească numai alocațiile bugetare, excedentele, dacă nu în totalitate, cel puțin în cea mare parte vor servi pentru acoperirea creditelor deschise.

Măsurile preventive ce am luat prin legea modificatoare a legii contabilității publice ne vor pune la adăpost de cheltueli ordinare în afară de bugetele votate de cameră.

Vom arăta acum cari sunt creditele ce se deschid fiecărui minister și cuvintele pentru care se deschid.

Ministerul lucrărilor publice cu 14 milioane lei, din cari 9 milioane și ¹/₄, pentru lucrări de poduri și șosele noi ; 3 milioane pentru continuarea lucrărilor portului Constanța ; iar restul de 1 milion și ³/₄, pentru diferite lucrări, toate în legătură cu îmbunătățirea sau îmbunătățirea mijloacelor de transport.

Vieța economică a țării s'a îmbogățit foarte mult în ultimii ani ; traficul a crescut în raport direct cu această îmbogățire ; nu tot astfel a mers și îmbunătățirea căilor de comunicație, mai ales a celor ordinare, cari au legătură intimă cu agricultura. S'au făcut pînă acum sacrificii însemnate pentru căile ferate, am început sacrificiile pentru șosele.

Președintele Consiliului, Ministru de finanțe, *P. P. Carp.*

— Se dă cetire art. 3.

D. Președinte : D. Scorțescu are cuvîntul.

D. G. Scorțescu : D-lor deputați, la acest articol am un amendament de propus. De obicei în fie-care an se trece în bugetul ministerului lucrărilor publice o sumă de 66 de mii lei pentru întreținerea și repararea a două șosele naționale care parcurg orașul Iași, și anume: Iași-Nicolina și Iași-Socola.

Anul acesta s'a uitat de a se pune în buget această sumă și atunci, cu ocaziunea aducerii acestui proiect de lege, am făcut un amendament în cuprinderea următoaree :

«La art III, alin. 7 se modifică în modul următor :

«Lei. 400.000 pentru întreținerea șoselelor naționale în traversarea lor prin comunele urbane, din cari 65.000 lei pentru Iași-Socola și Iași-Nicolina».

G. Scorțescu, Henri G. Sutzu, General Sc. Skeletti, N. Krupenski, I. V. Praja, George Strat și alții.

D. Președinte : D. ministru al domeniilor are cuvîntul.

D. Ion N. Lahovari. ministrul domeniilor : D-lor deputați asupra acestui punct pot aă vă spun că este un credit de 400.000 lei.

Dar se înțelege că nu se poate acum în Cameră să înceapă a se face 65.000. Dacă ar veni și ceilalți să ceară, s'ar imobiliza poate tot creditul: dar o să se aibă în vedere, bine-înțeles, trebuința arătată de d. Scorțescu cînd se va examina repartitiunea acestui credit; dar în momentul de față se impovărează și afecțiunea pentru destinațiunea specială a creditului.

D. G. Scorțescu : Chiar în comisiune cînd am ridicat acest incident față de d. ministru al lucrărilor publice, d-sa mi-a declarat că e mijloc de a se repara eroarea, întrebuițîndu-se în suma de 400.000, 65.000 pentru șoselele Iașului. Această sumă de 20 de ani a figurat în buget, și pentru prima oară anul trecut a fost ștersă, ca și anul acesta. S'a menținut pentru comuna București și s'a șters pentru comuna Iași. Or, comuna Iași se găsește în așa stare în cît e aproape de faliment, dacă nu i se dă această posibilitate de a-și întreține una dintre arterele principale ale ei; cu modul acesta se îngreuiază și mai rău starea județului Iași.

De aceea, rog pe d. ministru al agriculturii să primească acest amendament. •

D. Președinte : D-voastră spuneți, d-le Scorțescu, că aveți făgăduiala d-lui ministru al lucrărilor publice ca din suma de 400.000 de lei. să se afecteze pentru comuna Iași 65.000 lei. Nu vă mul-

țumiți pe făgăduiala d-lui ministru al lucrărilor publice și persistați în amendamentul d-voastră ?

D. G. A. Scorțescu : Retrag amendamentul.

D. I. N. Iorgulescu : D-le președinte, din fondul de 9 milioane și atât cât d. ministru al lucrărilor publice distribue în toată țara pentru lucrări, la județul Muscel nu s'a dat absolut nici un franc. Avem lucrări, cum e șoseaua națională Pitești frontieră, care are lucrări de artă și avem lucrări foarte importante în județul Muscel ; de aceea rog pe onoratul guvern să dea județului Muscel cel puțin 100.000 lei. În acest sens propun un amendament.

Voci : Cereți cu toții.

D. Președinte ; Mai e cineva care să ceară cuvântul pentru interesele locale ?

Voci : Nu.

D. Președinte : D. ministru de interne are cuvântul.

D. Al. Marghiloman, ministru de interne : Rog pe d-nii deputați, și d-le Iorgulescu să atrag atențiunea d-voastră, să binevoiți a nu îngreuna, votarea acestei legi prin cereri cari sunt inadmisibile în forma în care sunt prezentate. E imposibil ca fiecare, pentru județul său, să ceară o sumă care nu a fost controlată nici de ministru nici de comitetul delegațiilor.

S'a cerut din excedent o sumă globală. Binefiiți a arăta fiecare legitimitatea cererii d-voastre ministrului, care va avea să facă distribuirea acestei sume. și cred că ministrul se va inspira de necesitățile reale ale fiecărui județ, ca să nu fie nici o favoare.

— Se pune la vot art. 3 și se primește.

Bugetul Ministerului Lucrărilor publice

Sedința Adunării Deputațiilor dela 29 Martie 1911

D. președinte : La ordinea zilei este discuția bugetului.

— **D. N. P. Ianovici,** raportor, dă citire *raportului general asupra proiectului de buget pe exercițiul 1911 - 1912.*

Una din măsurile combătute a fost și desființarea fondului de rezervă a căilor ferate.

Acest fond de rezervă nu este, după cum se crede sau după

cum se spune de unii, un fond de aprovizionare sau de rulement ; nu dispune de nici un capital în efecte, nu dispune de nici un sold apreciabil în numerar și bunul mers al exploatării nu stă în nici o legătură cu existența sau desființarea lui.

Fondul de rezervă a fost constituit prin legea din 6 Aprilie 1889. La început el se alimenta, la încheierea bilanțului fiecărui an, cu 1% din totalul veniturilor brute constatate, plus jumătatea excedentului dintre veniturile nete constatate și veniturile nete prevăzute.

Prin legea modificatoare din 30 Martie 1908 s'a hotărît că pentru constituirea fondului de rezervă direcțiunea generală a căilor ferate va preleva, după încheierea bilanțului fiecărui an, 20% din beneficiul net al exploatării căilor ferate ale Statului.

Legiuitorul a voit de sigur să zică 20% asupra diferenței dintre încasări și plăți, căci este îndeobște cunoscut că exploatarea rețelei noastre de căi ferate este departe, foarte departe, de a acoperi anuitatea capitalului angajat de Stat, necum de a mai lăsa vreun beneficiu net.

Dar pe cînd scopul înființării acestui fond fusese ca toate veniturile să fie întrebuintate *exclusiv* la acoperirea cheltuielilor pentru lucrări de îmbunătățiri, prin modificarea din 1908 i s'a mai dat și o altă destinație : «asemenea și la alimentarea fondului pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare înscris în bugetul căilor ferate ale Statului, la caz cînd acestea n'ar fi îndestulătoare».

După toate aceste modificări și după începutul de unificare a bugetului, menținerea fondului de rezervă prezintă pe deoparte mari inconveniente, iar pe de altă parte el nu mai corespundea scopului pentru care fusese creat.

Lucru de necrezut, milioanele ce se rețineau pentru fondul de rezervă, împreună cu milionul destinat lucrărilor tunelului dela Berești, nu figurează în scriptele ministerului de finanțe, nici la încasări, nici la constatări. Situația tezaurului public la 30 Septembrie 1909 (pag. XIII) nu lasă cea mai mică îndoială în ce privește exercițiul 1908—1909. Iar prin proiectul depus de d-l ministru de finanțe și votat de Adunarea deputaților în cursul acestei sesiuni, pentru alegerea excedentelor Caselor și Fondurilor speciale se arată că totalul încasărilor pe exercițiul 1909—1910 a fost de 458.886.904 lei. Acest total nu cuprinde însă nici suma de 6.350.374

lei, convenită fondului de rezervă, nici milionul pentru linia Birlad-Galați.

Al doilea inconvenient e modul cum se cheltuiesc resursele acestui fond. În adevăr, toate cheltuelile se autoriză numai prin jurnale ale consiliului de miniștri, și sunt prin urmare, cu desăvârșire sustrate controlului Parlamentului. În acest fel se cheltuise până la 23 Ianuarie 1911, 46.143.248 lei din totalul resurselor de 51.575.024. Restul de 5.431.776 lei e aproape în întregime absorbit de plusul de cheltuieli bugetare ale exercițiului 1910—1911, precum și de refacerea magaziiilor dela Filaret, distruse de un incendiu acum citva timp.

Al treilea inconvenient, e că fondul de rezervă nu mai corespunde nici scopului pentru care fusese înființat.

Prin legea din 10 Februarie 1910 (art. 4) s'a dispus că anuitățile datorate pentru împrumutul de 45.000.000 se vor prelua în fiecare an din fondul de rezervă al C. F. R. În bugetul exercițiului 1910—1911 anuitatea acestui împrumut a fost înscrisă pentru suma de 2.517.878 lei, iar în plusul de cheltuieli bugetare peste creditele acordate, plus acoperit tot din resursele fondului de rezervă, a fost în 1908—1909 de 2.968.885 lei. În total 5.586.763 lei față de cota partea de 20% în sumă de 5.403.684 lei. Și plusul de cheltuieli bugetare merge crescînd. Pe exercițiul 1910—1911 el va trece peste 3,500.000. Cea mai rămîne disponibil fondului de rezervă pentru îmbunătățiri, instalațiuni etc. ? Niște sume fără importanță. Prin jocul fondului de rezervă e dovedit dar că nu s'ar face în definitiv altceva decît să se sustragă controlului parlamentar cheltueli bugetare ordinare.

Prin legile votate s'a desființat fondul de rezervă; anuitatea împrumutului de 45.000.000 va rămînea înscrisă la Datoria publică a Statului și se va achita din resursele generale, iar cheltuelile bugetare vor fi înscrise în totalitatea lor după trebuințe și prevedere și supuse aprobării d-voastre.

În ce privește cheltuelile neprevăzute provenind din împrejurări extraordinare, d-l președinte al consiliului a înscris în bugetul Statului numai pentru trebuințele C. F. R. o sumă de peste 2 $\frac{1}{2}$ milioane.

Deschiderea de credite suplimentare și extraordinare se face tot prin jurnal al consiliului de miniștri, cum se făceau și cheltuelile din fondul de rezervă. Procedarea fiind aceeași, nici o obiec-

țiune nu s'ar putea susține pe motivul urgenței lucrărilor de întreprins.

Exploatarea rețelei noastre de căi ferate nu va suferi, nu poate suferi nici un neajuns, iar direcției acestei importante administrațiuni Statul va pune la dispoziția sumelor pe cari ea va avea nevoie, după cum dela răscumpărare și pînă astăzi i s'au dat peste 565 milioane, cu tot fondul de rezervă, li va pune la dispoziție toate sumele necesare, însă, încă odată, cu știrea și încuviințarea Parlamentului.

.

Proiect de buget a veniturilor statului

Articole	NATURA VENITURILOR	EVALUAȚIUNI				Diferințe pentru 1911—1912			
		Propuse pentru exercițiul 1911—1912		Admise pentru exercițiul 1910—1911		In plus		In minus	
		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
	V. Serviciile publice								
	Căile ferate române								
35	Venituri brute ale exploatării căilor ferate	90.155.600		85.500.000		4.655.600			
	Porturile maritime								
	<i>Serviciul de construcțiune și exploatare a porturilor maritime</i>								
36	Venitul din taxa de 1/4% la import și export	500.000		600.000		—		100.000	
37	Venitul din taxele de port, pilotaj și salvarea vaselor	250.000		—		250.000			
38	Venitul din închirierea platformelor portului Constanța	50.000		70.000		—		20.000	
39	Venitul din închirierea magaz. prov.	45.000		—		45.000			
40	Venitul din închirierea magazinelor cu silozuri	800.000		400.000		400.000			
41	Venituri din închirierea rezervoarelor și manipulațiunea produselor petrolifere	430.000		400.000		30.000			
42	Venituri din utilizarea liniilor ferate ale portului Constanța	100.000		—		100.000			
43	Venituri din lucrări și furnituri la alte autorități și particulari	120.000		150.000		—		30.000	
44	Venituri diverse, precum chirii de localuri, remorcaje, taxe de rulant a vagoanelor, etc.	60.000		140.000		—		80.000	
	Serviciul maritim								
—	Mărfuri	—		1.900.000		—		1.900.000	
—	Călători	—		900.000		—		900.000	
—	Bagaje	—		17.000		—		17.000	
—	Restaurante	—		200.000		—		200.000	
—	Diverse	—		100.000		—		100.000	
45	Veniturile liniei occidentale	1.500.000		—		1.500.000			
46	" " orientale	8.000.000		—		3.000.000			
	Serviciul fluvial								
47	Veniturile serviciului navigațiunii fluviale din transportul de călători, bagaje, mărfuri, colete, mărfuri în șlepurii complete și venituri diverse	5.160.000		5.100.000		60.000			
	Șantierul dela T.-Severin								
48	Veniturile șantierului naval diu T.-Severin, din reparțiuni de vase și lucrări efectuate pentru diferite administrațiuni și pentru particulari și venituri diverse	1.300.000		1.200.000		100.000			

Articole	NATURA VENITURILOR	EVALUAȚIUNI				Diferințe pentru 1910—1911			
		Propuse pentru exercițiul 1910—1911		Admise pentru exercițiul 1910—1911		In plus		In minus	
		Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
	Serviciul docurilor din Galați și Brăila								
49	Chirii pentru locuri de depozit	421.000		383.000		38.000			
50	Taxe de cheiaj	157.000		140.000		17.000			
51	Manipulația mărfurilor de tranzit, magazinaj	452.000		380.000		72.000			
52	Manipulația mărfurilor din întreprinderi, magazinaj	43.000		75.000		—		32.000	
53	Manipulația cerealelor, magazinaj	570.000		500.000		70.000			
54	Iernarea vaselor în bazine	9.000		9.000		—			
55	Utilizarea căilor de garaj și șoselelor	98.000		90.000		—			
56	Veniturilor birourilor de expediție	33.000		33.000		8.000			
57	Taxe pentru utilizarea docului plut.	50.000		50.000		—			
58	Venituri diverse (taxe de remorcaj, vânzarea cerealelor în comision)	126.000		70.000		56.000			
	Inspectoratul general al porturilor și al navigațiunii								
59	Taxele de pilotaj, contravențiuni la regulamentul poliției porturilor și diverse venituri	32.000		32.000		—			
	VIII. Venituri speciale provenind din administrația ministerelor								
	<i>8. Ministerul de lucrări publice</i>								
211	Venitul laboratorului de pe lângă școlă de poduri și șosele din București	25.000		25.000		—			
212	Taxele pentru elevii interni solvenți la școala de poduri și șosele	9.600		9.600		—			
	<i>Serviciul hidraulic</i>								
213	Venitul taxelor de 1/2% la import și export	2.145.000		2.200.000		245.000			
214	Venitul taxelor de cheiaj	301.000		—		—			
215	Venitul din închirierea pontoanelor, hangarelor, terenurilor, taxe de ernare și orice alte venituri întâmplătoare din porturile dunărene	155.000		80.000		75.000			
	<i>Casa de pensii și ajutoare a cantonierilor, șefilor de cantonieri și celorlalți impiegați inferiori</i>								
216	Dobândă asupra capitalului în efecte, diferențe din transformarea efectelor și diferite procente	48.000		40.000		8.000			
217	5% din salarii	75.000		60.000		15.000			
218	Economii din vaanțe	15.000		10.000		5.000			
219	Amenzi	2.500		2.000		500			
220	Rețineri pentru unelte	9.500		9.000		500			

Sedința Adunării Deputaților dela 30 Martie 1911

D. **Em. Pangrati** *raportor*, dă citire următorului raport și proiect de buget :

EXPUNERE DE MOTIVE

Proiectul de buget pentru fixarea veniturilor și cheltuelilor ministerului lucrărilor publice pe exercițiul viitor 1911—1912 se înfățișează cu următoarele prevederi :

	1910—1911	1911—1912	Diferențe
Venituri lei	100.874.600	108.296.580	+ 7.421.980
Cheltueli »	81.633.618	85.300.876	+ 3.667.258
lei	19.240.982	22.995.704	+ 3.754.722

Aceste prevederi cuprinde veniturile și cheltuelilor tuturor serviciilor dependente de minister și care somparativ cu sumele alocate în bugetul exercițiului curent se înfățișează după cum se vede în tabloul A dela pag. 185.

Din comparațiunea cifrelor din tablou rezultă că creșterea la venituri și la cheltueli dela un an la altul este aproape egală, căci deși la veniturile diferitelor servicii se prevede o sporire de aproape 7½ milioane, cheltuelile însă nu s'au ridicat decît cu suma de lei 3.666.258, după cum se explică mai jos. În aceste prevederi se cuprind și veniturile și cheltuelile fondurilor speciale de ½% al porturilor și al Casei pensiunilor cantonierilor cu excedentul lor bănesc de aproape lei 500.000; sume ce la finele exercițiului viitor urmează a se rambursa acestor fonduri conform legilor lor speciale.

Sumele prevăzute la venituri sunt pe cît cu puțință reale fiind bazate pe media încasărilor din anii precedenți și pe noile resurse ce se crează la serviciile respective, așa după cum se explică aci.

În ce privește exploatarea căilor ferate, justificarea sporului de venituri, precum și de cheltueli se va face prin bugetul său special, care se va prezenta la timp Corpurilor legiuitoare ca și în anii precedenți.

Cît pentru celelalte șapte servicii de sub No. 3 - 9, ce depind *Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă*, se dă următoarele explicațiuni :

A. Serviciul hidraulic. Media încasărilor efectuate în cei din urmă cinci ani este :

De lei 2.306.330 din taxa de ½% ;

Tabloul A.

	VENITURI		CHELTUELI	
	1910—1911	1911—1912	1910—1911	1911—1912
1. Ministerul	34.600	34.600	7.900.000	8.600.000
2. Căile ferate (conform bugetului special) . . .	85.500.000	90.155.600	56.200.000	59.100.000
3. Serviciul hidraulic (fon- dul $\frac{1}{2}\%$ al porturilor) .	2.280.000	2.600.000	2.152.600	2.150.000
4. Serviciul porturilor ma- ritime	1.760.000	2.355.000	1.734.360	1.684.160
5. Serviciul maritim . .	3.117.000	4 500.000	5.667.180	5.694.200
6. Navigația fluvială . .	5.100.000	5.165.000	4.991.420	5.065.648
7. Șantierul dela T.-Sev.	1.200.000	1.344.380	1.247.840	1.144.380
8. Serviciul docurilor și al intrepozitelor din Brăila și Galați	1.730.000	1.960.000	1.365.720	1.445.902
9. Inspectoratul general al porturilor și al navig. .	32.000	32.000	253.498	266.586
10 Casa pens. cant. . . .	121.000	150.000	121.000	150.000
	<u>100.874.600</u>	<u>108.295.580</u>	<u>81.633.618</u>	<u>85.300.876</u>

De lei 286.475 din taxa de cheiaj, adică un total de aproape 2.700.000 ; însă avându-se în vedere încasările efectuate din aceste taxe în primele 9 luni ale exercițiului curent, cari ating cifra de lei 3.000.000, e neîndoios că pînă la finele exercițiului se va încasa încă 300—400 mii lei, așa că, luînd cifra mijlocie, putem prevedea, fără grije, la venituri din aceste două taxe suma de 2.450.000 lei. Tot astfel și în ce privește veniturile diverse provenite din închirieri de pontoane, hangare, dane, etc., cari au produs în termen mijlociu în cei din urmă 5 ani suma de lei 117.250, iar încasările anului în curs vor atinge cifra de lei 200.000, totuși se prevede pentru exercițiul viitor numai suma de lei 150.000 ; în total deci s'a prevăzut ca venituri ale serviciului hidraulic suma de lei 2.600.000.

B. Serviciul porturilor maritime, a) Taxa de $\frac{1}{3}\%$. După încasările anilor precedenți rezultă o medie de lei 540.000 din taxa de $\frac{1}{2}\%$ asupra mărfurilor importate și exportate, iar pentru exercițiul viitor se propune la venituri numai 500.000 lei ;

b) Taxele de port, de pilotaj și de salvare. Aceste taxe fiind introduse numai dela 1 August 1910, nu e un mijloc de comparație, avându-se însă în vedere că aceste trei taxe împreună sunt de $2\frac{1}{2}$ mai mari decît taxa de cheiaj pe care o înlocuește ; ele vor produce de două ori și jumătate mai mult decît această taxă, care în medie era de 98.000 lei anual. E foarte probabil dar că încasarea din nouile taxe va întrece suma de lei 250.000 ;

c) Venituri din închirierea platformelor portului. În decursul celor patru ani de cînd s'a dat în exploatare cea mai mare parte din platformele noului port veniturile din închirierea lor a variat între lei 30.000 și lei 80.000 anual, și luînd de normă media acestor încasări se prevede pentru exercițiul viitor suma de lei 50.000 ;

d) Venituri din închirierea magaziiilor provizorii. În bugetul exercițiului curent veniturile provenite din închirierea magaziiilor provizorii au fost înglobate cu acele ale magaziiilor cu silozuri. Pentru exercițiul viitor însă s'au separat aceste două feluri de venituri admițîndu-se pentru magaziiile provizorii lei 45.000, ce s'a stabilit după încasările exercițiului 1909—1910, ținîndu-se seamă și de încasările efectuate în primele nouă luni ale exercițiului curent ;

e) Veniturile magaziiilor cu silozuri. Aceste magazine au fost date în exploatare numai în cursul anului 1910 și au produs în primele șase luni suma de lei 330.925 și din aceste șase luni nu

au lucrat decît trei luni, adică lunile de vară, avîndu-se în vedere că în ultimele şase luni fiind cel puţin cinci luni de iarnă, cînd activitatea portului Constanţa atinge maximul, Dunărea fiind închisă, se va încasa cel puţin de două ori mai mult decît s'a încasat în cele trei luni anterioare, aşa că venitul total al magaziilor cu silozuri pe exerciţiul în curs, va fi de cel puţin 1.000.000 lei.

Pentru exerciţiul viitor se prevede însă numai lei 800.000

f) *Venituri din închirierea rezervoriilor de petrol şi din manipularea petrolului.* Rezervoriile de petrol existente şi acele ce se găsesc în construcţiune în număr total de 31 sunt închiriate la diferite societăţi petrolifere pe termen de 25 ani şi produc anual suma de lei 259.138.

Cantităţile de petrol ce se manipulează în portul Constanţa sunt în creştere şi au produs în exerciţiul 1909–1910 suma de lei 174.443, iar în primele şapte luni ale exerciţiului curent suma de lei 142.787, ceea ce învederează că pînă la finele exerciţiului se va încasa suma de peste lei 200.000.

Pentru exerciţiul viitor se propune la venituri din aceste încasări numai suma de lei 170.842, aşa că această sumă, dimpreună cu suma de lei 259.168, ce se percepe dela închirierea rezervoarelor, însumează cifra de lei 430.000, care se trece la venituri pentru exerciţiul viitor ;

g) *Venituri din întrebuinţarea liniilor ferate ale portului.*— În prezent nu se percepe taxe pentru utilizarea liniilor portului decît dela vagoanele cu petrol şi cu cereale ce sosesc în port. Dela 1 Fevruarie a. c., însă, s'a hotărît a se percepe cîte un leu de fiecare vagon de 10 tone ce soseşte sau pleacă din portul Constanţa, se va putea încasa neîndoios suma de lei 100.000 anual, care se va trece la venituri.

h) *Venituri din lucrări şi furnituri efectuate la autorităţi.* În atelierele portului Constanţa s'au efectuat în anii din urmă lucrări pe seama diferitelor autorităţi locale din judeţ şi chiar din judeţele limitrofe şi sumele încasate au variat prea mult dela un an la altul, aşa că, ţinînd seamă de media acestor încasări, putem prevedea la venituri suma de lei 120.000, adică mai puţin cu 30000 decît cea prevăzută în bugetul exerciţiului curent ;

i) *Venituri diverse din chirii de localuri, cantina, remor-chere, etc.*— Suma de lei 140.000, prevăzută în bugetul exerciţiului curent, fiind dovedit că este prea mare şi avîndu-se în vedere

încasările ce nu vor întrece cifra de lei 65.000, s'a prevăzut pentru exercițiul viitor numai suma de lei 60.000.

Rezumînd aceste venituri, e neîndoios că cele șese categorii de venituri vor atinge cifra totală de lei 2.355.000, cu un adaus de lei 395.000 peste suma alocată în bugetul exercițiului curent.

C. Serviciul maritim.—Veniturile acestui serviciu pe exercițiul curent figurează înscris în buget cu cinci subdiviziuni, pentru exercițiul viitor aceste venituri se prevăd numai sub două articole și anume :

a) Veniturile liniei occidentale, și

b) Veniturile liniei orientale.

Veniturile liniei occidentale.—În exercițiul 1907—1908 s'au făcut în total cu cele cinci cargoboturi 41 surse între Dunăre și Rotterdam, cari au produs un venit de lei 1.693.500, adică lei 41.300 de fiecare cursă.

În exercițiul 1908 - 1909 s'au făcut 40 curse, producînd un venit de 1.500.000, sau lei 37.500 de fiecare cursă.

În exercițiul 1909—1910 s'au făcut 46 curse, dar din cauza navlului excepțional de redus din acel an nu s'a putut realiza decît suma totală de lei 1.506.300, adică lei 32.745 de fiecare cursă.

Mijlocia veniturilor pe cele trei exerciții precedente și pe cursă ar fi deci de lei 37.000.

În primul semestru al exercițiului curent s'au făcut 21 curse cari au produs lei 783.650, sau lei 37.316 de fiecare cursă.

Pentru exercițiul viitor se prevede a se face 43 curse, cu un venit la fiecare cursă de lei 35.000, sumă inferioară atît mediei celor trei ani cît și prevederile exercițiului curent, putîndu-se astfel realiza suma totată de lei 1.500.000.

Veniturile liniei orientale.—În cele două exerciții precedente vapoarele poștale au funcționat pe următoarele două linii, fiecare cu serviciu săptămînal, Constanța-Constantinopol și Constanța Constantinopol-Smirna-Alexandria. Cu începere dela Februarie 1910 se deservesc următoarele două linii, tot cu serviciu săptămînal, Constanța-Constantinopol-Smirna și Constanța-Constantinopol-Pireu-Alexandria.

Prin această din urmă organizare s'a avut în vedere punerea în comunicație rapidă prin legături cu trenurile exprese a marilor centre europene cu porturile Constantinopol și Smirna deoparte și Constantinopol-Pireu și Alexandria de altă parte.

Experiența a dovedit că traficul de călători din Europa cu porturile Pireu și Alexandra nu este atât de însemnat ca să poată întreține o linie directă Constanța-Constantinopol-Pireu-Alexandria. Traficul local între aceste porturi a crescut însă în mod simțitor și este destul de important ca să justifice menținerea liniei.

În schimb, traficul de călători între Europa cu porturile Constantinopol și Smirna devine din ce în ce mai important și trebuie să i se dea o deosebită îngrijire și întreținere, punând în legătură rapidă și directă trenurile europene cu aceste două porturi.

În această ordine de idei, vapoarele de călători în loc de două curse săptămânale Constanța Constantinopol, din cari una prelungită pînă la Smirna și cealaltă pînă la Alexandria și Pireu, vor face în exercițiul viitor următoarele curse :

1. Un serviciu săptămînal între Constanța-Constantinopol-Smirna-Alexandria, și

2. Două servicii săptămînale între Constanța-Constantinopol.

Al treilea serviciu săptămînal între Constanța-Constantinopol devine necesar prin dezvoltarea ce a luat traficul de călători cu Constantinopol, ceea ce a și motivat crearea unui al treilea tren expres între Occident și Constanța, prin urmare și obligațiunea pentru serviciul maritim a unei a treia cursă săptămînală între Constanța-Constantinopol.

În rezumat, pentru exercițiul viitor, făcîndu-se 104 curse în ambele sensuri Constanța-Constantinopol și 32 curse tot în ambele sensuri pe linia Constanța-Constantinopol Smirna-Pireu-Alexandria, e toată probabilitatea ca veniturile să crească iar cheltuielile se vor micșora după cum se arată mai jos.

În adevăr, călătorii din Constanța și Constantinopol pentru Pireu și Alexandria vor merge prin Smirna așa precum se face și cu celelalte societăți de navigațiune, și din acest punct de vedere servicial maritim nu va fi pus în inferioritate; va avea însă avantajul a deservi Smirna mai repede decît se face astăzi, de a spori numărul de curse pentru Constantinopol și în acelaș timp de a recăpăta traficul de cel puțin lei 100.000 pe an dintre Smirna și Alexandria, pe care a trebuit să-l părăsească cînd a înlocuit linia Constantinopol-Smirna-Alexandria prin Constantinopol-Pireu-Alexandria. Se va mai cîștiga de asemenea traficul între Smirna și Pireu care va produce un venit de cel puțin 50.000 pe an.

Pe lîngă acestea, înlocuindu-se actualele curse Constanti-

nopol-Pireu-Alexandria, de 56 ore de mers, prin cursele Constantinopol-Smirna-Pireu-Alexandria de 64 ore de mers, adică 8 ore mai mult pentru fiecare cursă ; în schimb însă, suprimându-se cele 18 ore de mers între Constantinopol-Smirna pe linia actuală Constanța-Constantinopol-Smirna, se beneficiază în definitiv 10 ore de mers la fiecare cursă, ceea ce se traduce în total pentru cele 104 curse în ambele sensuri la o economie de lei 90 000 anual, astfel că beneficiul total ce se va putea realiza cu noul întinerar va fi cel puțin lei 240.000.

Cu aceste prevederi și țidându-se semă și de media veniturile realizate în anii precedenți, de numarul mereu crescînd al călătorilor și de faptul că în exercițiul curent se va încasa cel puțin lei 2.700.000, se poate prevedea fără grijă cu suma totală a încasărilor liniei orientale pentru exercițiul viitor suma de lei 3.000.000.

În rezumat, dar veniturile serviciului maritim vor fi :

Linia occidentală de	lei 1.500.000
» orientală » »	3.000.000
Total	lei 4.500.000

D. Serviciul de navigațiune fluvială. — Veniturile acestui serviciu s'au ridicat cu suma de lei 65.000 peste prevederile din bugetul exercițiului curent. Justificarea acestui adaus se găsește în faptul că dela 1901, de cînd acest serviciu a trecut dela ministerul de finanțe la acest minister, el a prosperat din an în an și a vărsat la Stat în cele opt exerciții trecute suma de lei 1.800.000, depunînd încă în timp de patru ani, dela 1906 încoace, la Casa de depuneri în total suma de lei 1.000.000, conform legii din 1906, pentru constituirea fondului de asigurare și de construcție de vase, sumă de care o bună parte a fost întrebuințată ulterior pentru sporirea parcului de șleपुरi.

E. Șantierul naval dela Turnu-Severin. — Veniturile acestui serviciu au fost sporite cu suma de lei 144.380, care probabil se va putea realiza din lucrările ce se prevede a se executa în șantier pe seama autorităților publice și al particularilor, lucrări ce nu s'au putut executa în trecut pe o scară mai mare, întrucît în bugetul de cheltueli nu era prevăzut fond îndestulător pentru procurare de materiale prime, unelte, etc., acum decizîndu-se a se acorda șantierului un fond de aprovizionare, nu se va mai simți lipsa unei alocațiuni insuficiente din bugetul de cheltuieli, care împiedica de a efectua comanda ce i se propuneau:

F. Serviciul docurilor și întreprinderilor din Brăila și Galați.—Veniturile acestui serviciu au fost sporite cu suma totală de lei 230.300 față cu prevederile din bugetul exercițiului curent și la stabilirea acestui adaos s'a avut în vedere pentru unele venituri media încasărilor efectuate în cei din urmă cinci ani ; pentru altfel de venituri însă, precum : chirii de localuri de depozite, manipularea mărfurilor de tranzit și de depozit, s'a avut în vedere încasarile din ultimul an, pentru motivul că aceste din urmă venituri au crescut necontenit și cerințele din an în an sunt atât de mari că docurile nu le mai poate satisface.

G. Inspectoratul porturilor și al navigațiunii. ---Acest serviciu, cu caracter cu totul administrativ, veniturile lui sunt reduse și aproape neschimbate la suma de lei 32.000, provenind din taxele de pilotaj în bazinele docurilor Galați și Brăila și amenajările pentru infracțiuni la regulament, ce nu pot produce o sumă superioară.

H. Casa de pensii și ajutoare a cantonierilor etc. În vederea sporirii personalului ce participă la această Casă și a excedentelor ce s'au realizat în anii din urmă, care au mărit capitalul depus în păstrarea Casei de depuneri la suma de lei 800.000 sporindu-se atât reținerile cât și venitul din cupoane, se va realiza fără îndoială în exercițiul viitor suma totală de lei 150.000, adică un spor de lei 29.000 peste suma de lei 121.000 cât este prevăzută în bugetul exercițiului curent.

În ce privește cheltuielile prevăzute în bugetul propriu zis al ministerului, după experiențele anilor precedenți, fiind dovedit că sumele alocate pentru întreținerea drumurilor au fost departe de a putea acoperi toate necesitățile și că aproape în fiecare an s'au cerut credite suplimentare, șoselele s'au deteriorat mult și a suferit circulațiunea. Pentru acest cuvânt, găsesc necesar a ridica suma totală a bugetului la cifra de lei 8.600.000, adică un adaos de lei 700.000 peste cifra din anul trecut și din acest adaos am afectat lei 600.000 numai pentru sporirea cantităților de pietriș, iar restul de lei 100.000, dimpreună cu alte mici economii ce s'a putut realiza la unele subdiviziuni, s'au împărțit după trebuință pentru personal și alte necesități după cum se explică în cele ce urmează :

PE ARTICOLE		PE CAPIT OLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . .	74.708		
cum s'a arătat la articolul precedent cheltuelile generale, privitoare la luminat, încălzit și întreținerea localului, fiind toate înglobate într'un singur articol cu No. 4, alocația întreagă de sub acest art. 5 se trece la economii lei	—		
	12.500		
	74.708		
Cu aceste modificări alocațiunea de sub cap. I se sporește cu lei .	—	62.208	
CAP. II			
Serviciul de construcțiune și întreținerea căilor de comunicațiune			
<i>Art. 5. (nou). Retribuțiunea personalului inginerilor si conductorilor.</i> S'a prevăzut în statul respectiv cu gradele ce posedă personalul tehnic înaintat în cursul anului și a căror diferențe de salarii se plătesc din alocațiunea specială prevăzută în buget le art. 7 pentru înaintați ; s'a prevăzut personalul tehnic adăogit în cursul anului, suprimându-se în acelaș timp numărul locurilor de diferite grade cari rămân neocupate în urma înaintării făcute conform legii corpului tehnic. Cu aceste modificări, explicate amănunțit în statul D, alocațiunea ce ridică cu suma de lei			
	31.200		
<i>Art. 6. Personalul tehnic și administrativ suplimentar si înaintări în cursul anului.</i> —Pentru motivele arătate la articolul precedent, alocațiunea permite o reducere de lei .			
	—		5.000
<i>Art. 8. Cheltueli de biou, imprimare, bărți, etc.</i> --- Pentru motivele arătate la art. 4 de mai sus,			
De reportat . . .	31.200	5.000	62.208

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . .	31.200	5.000	62.208
alocațiunea respectivă se reduce cu lei	—	8.000	—
	31.200	13.000	—
	—	—	18.200
	23.130	—	—
	23.130	—	80.408

Report . .

alocațiunea respectivă se reduce
cu lei

Cu aceste modificări prevederile
dela cap. II se sporesc cu lei . .

CAP. IV

Școala de poduri și șosele

Art. 11. — Retribuțiunea personalului șsoalei.—S'au prevăzut oarecari adaoase de salarii la personalul administrativ ce se găsește de mult timp în serviciu și fără perspectivă de înaintare și care își îndeplinește conștiincios îndatoririle. S'au sporit parte din retribuțiunile personalului didactic cari nu sunt cituș de puțin în raport cu importanța cursurilor ce se predau în școală și cu gradul de instrucție.

Afară de aceasta s'au mai făcut neînsemnate adaoase personalului laboratoriiilor și al oamenilor de serviciu.

E de notat că, făcându-se o nouă distribuție asupra unor cursuri, pe deoparte se realizează o economie de lei 8.400, iar pe dealta prin adăugirea unui profesor la școala de conductori se sporește cu lei 3.600.

În rezumat, în urma acestor adaoase și modificări, suma totală a art. 11 stat F, pag. 28, se ridică cu lei.

Art. 14—Reparațiuni la localul școalei, instrumente, etc.—În urma îm-

De reportat . .

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report . . .	23.130	804 08	
bunătățirilor aduse localului școalei în anul trecut și ținând seamă de reparațiunile și modificările ce mai sunt de executat, precum și instrumentele și aparatele ce sunt a se procura pentru trebuințele școalei, alocațiunea respectivă permite o reducere de lei.	—		
	30.000		
	23.130		
	30.000		
Cu aceste modificări cheltuelile școalei de poduri și șosele se scad cu suma de lei	—	—	6.870
CAP. V			
Intreținerea șoselelor și podurilor			
<i>Art. 15.—Salariile cantonierilor, sefilor de cantonieri, picberi, etc.—</i> S'a prevăzut suma necesară spre a se spori numărul cantonierilor pe șoselele unde se simte nevoie pentru o mai deosebită îngrijire, precum și de a se înființa cantonieri pe șoselele noi date în circulațiune. Acest adaus se justifică în parte și de sporirea cantităților de pietriș pe șosele, după cum se explică la articolul următor ; deci un adaus de lei.			
	25.000		
<i>Art. 17.—Material de pietriș și piatră sfărâmată.—</i> Este știut că buna întreținere a drumurilor nu se poate face decît cu material de pietriș îndestulător și pe cît cu puțință de o calitate bună. Față cu rețeaua destul de întinsă a șoselelor naționale cantitatea de pietriș ce se poate aproviziona din fondurile de cari ministerul a dispus pînă acum, s'a dovedit că nu			
De reportat . . .	25.000	80.408	6.870

Report
 este îndestulătoare. Pe de altă parte întrebunțindu se mijloace de economie, s'a furnizat în mare parte pe șosele pietriș de proastă calitate de pe malurile gîrlelor sau din cariere apropiate, pietriș ; care se transformă îndată în pulbere, mai ales pe părțile de șosele unde circulațiunea este mai mare și apoi fiind spălat de ploii șoselele după scurt timp rămîn desfundate.

Pentru a remedia acest rău, am dispus de deoparte a se spori cantitățile de pietriș, iar pe de altă, în urmă încercărilor și analizelor ce se vor face, să se furnizeze pietriș sau piatră spartă de calitate superioară din cariere mai depărtate, fie chiar că costul lui va fi mai mare, va fi destul să corespundă cerințelor și să amelioreze starea drumurilor. Se vor înființa pentru acest scop trenuri speciale la epocă determinate cînd circulațiunea pe căile ferate va permite și cînd vagoanele speciale vor fi libere.

Pentru acest cuvînt în anul acesta se prevede un spor numai de lei 600.000, rămînînd ca în anul următor, după încercările ce se vor face, să ridicăm încă alocațiunea dacă va fi nevoie ; deci un adus de lei

Cu aceste adause prevederile cap. V se sporesc cu suma de lei

De raportat . . .

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adause	Scăderi	Adause	Scăderi
25.000	—	80.408	6.870
600.000	—		
—	—	625.000	—
		705.408	6.870

Report . .

CAP. VI

S t u d i i

Articolul respectiv permite o reducere, întru cât se găsesc făcute studiile multor lucrări a căror executare va începe în cursul exercițiului viitor; se micșorează deci cu suma de lei

CAP. VII

Cheltueli extraordinare

Art. 22.—Cheltueli de telegraf și telefon.—În urma instalațiunilor făcute în noul palat al ministerului s'a simțit trebuința de a se înființa, după madațiunea direcțiunei generale a poștelor, a două posturi de telefoniste, cari să înlesnească convorbirile atât în interior cât și în Capitală sau în provincie, când este trebuință. Salariul lor a fost stabilit de direcția generală a poștelor, și prin urmare, plata urmează a fi prevăzută în bugetul acestui minister; deci un adăus de lei. 1.080

De asemenea, în ce privește taxele ce urmează a se plăti direcției poștelor pentru toate instalațiunile telefonice fiind oarecum ridicate în raport cu numărul posturilor centrale și exteriorare, urmează a se spori alocațiunea respectivă cu suma de lei. 3 920

Astfel articolul corespunzător se sporește cu lei 5.000

De raportat. 5.000

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
—	—	705.408	6.870
—	—	—	20.000
5.000	—	—	—
5.000	—	705.408	26.870

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report	5.000		705.408	26.870
<i>Art. 23. — Diverse și neprevăzute.</i> — Din acest fond fiind a se plăti și diferitele publicațiuni ale ministerului și cum aceste publicațiuni sunt destul de numeroase, e necesar un adaus la alocațiunea respectivă de lei	11.462	—		
Fondul prevăzut la cap. VII se sporește cu lei	—	—	16.462	—
CAP. VIII				
<i>Art. 24. — Cheltueli de procedură și procese.</i> — Cheltuelile ce sunt de acoperit din această alocațiune fiind mari, după cum s'a dovedit în timpul din urmă, e necesar a se spori alocațiunea cu lei .	—	—	5.000	—
			726.870	26.870
In total adausul asupra bugetului este de lei.	—	—		+ 700.000

Celelalte capitole și articole din buget despre cari nu se face mențiune în expunerea de față au rămas neschimbate.

În conformitate dar cu dispozițiunile legii din 15 Martie 1908, prin care se prescrie înglobarea în bugetul Statului a tuturor bugetelor speciale cari mai înainte formau obiectul unor legi sau unor decrete separate, precum și a fondurilor speciale cari nu au legătură cu bugetul Statului, s'a înscris în acest buget, ca și în anii trecuți, veniturile și cheltuelile tuturor serviciilor dependente.

Astfel s'a înscris la cap. IX cheltuelile totale ale căilor ferate în sumă de lei 59.100.000, pentru care se va înfațișa Adunării deputaților un buget separat.

În privința modificărilor introduse în cheltuelile celorlalte servicii se dau următoarele explicațiuni :

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaaose	Scăderi	Adaaose	Scăderi
Report	12.600	9000	—	—
Din aceste modificări rezultă că prevederile cap. X se ridică cu lei	—	—	3.600	—
CAP. XI				
Serviciul exterior de construcție și întreținerea porturilor dunărene				
<i>Art. 28. — Retribuțiunea personalului tehnic exterior. — Alocățiunea acestui articol a fost pe de o parte sporită în vederea înaintărilor în grad a o parte din personalul tehnic, iar pe de alta a fost redusă prin suprimarea a două posturi de ingineri a unui conductor, după cum se arată în statul I, de unde rezultă o reducere de lei</i>				
	—	5.640	—	—
<i>Art. 29. — Materiale, spese de cancelarie, chirii de localuri, iluminat, încălzit, etc. — Din cauza ridicării chiriilor se sporește alocățiunea cu lei</i>				
	2.670	—	—	—
Cu aceste modificări fondul de la cap. XI se reduce cu lei	—	—	—	2.970
CAP. XII				
Serviciul de dragoaje, balizare, etc.				
<i>Art. 31. — Retribuțiunea personalului de pe vase și aparate. — S'a sporit alocățiunea acestui articol cu suma necesară pentru angajarea a doi șefi de echipaj necesari, a unui scafandrier și a unui verificator, s'au prevăzut mici sporuri de salarii la o parte din personalul vechiu în serviciu și meritos.</i>				
<i>Aceste adaaose, după cum se arată în statul J, se ridică la suma totală de lei</i>				
	8.160	—	—	—
<i>Art. 32. — Materiale, combustii-</i>				
De report	8.160	—	3.600	2.970

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adăose	Scăderi	Adăose	Scăderi
Report	8.160	—	3.600	2.970
<i>bil, executarea dragajelor, etc.—Din cauza sporirii parcului vaselor serviciului, alocațiunea acestui articol urmează a se ridica cu lei . . .</i>	10.000	18.160		
Deci un adaus la cap. XII de lei.				
CAP. XIII				
Studii, facerea planului Dunărei, etc.				
<i>Art. 34. — Retribuțiunea personalului permanent.—S'a sporit alocațiunea acestui articol cu suma necesară pentru plata personalului trecut din statul provizoriu în acel definitiv, precum și de a se acorda mici sporuri de salarii la o parte din personal, după cum se arată în statul K ; deci un adaus la art. 34 de lei.</i>	4.320			
<i>Art. 35.—Cheltueli pentru facerea planului Dunărci. — S'a redus pe de o parte alocațiunea cu suma corespunzătoare plății salariului personalului provizoriu trecut în statul K, după cum se arată mai sus. Pe de altă parte s'a sporit alocațiunea acestui articol cu suma necesară pentru plata unui ponton ce se construște în șantierul din T.-Severin (30.000 lei) și pentru acoperirea cheltuelilor de tipărire a hărții hidrografice a Dunărei (20.000 lei).</i>	40.000			
Pentru aceste motive alocațiunea acestui articol se sporește cu lei.				
Astfel cap. XIII se mărește cu suma totală de lei			44.320	
CAP. XIV				
Intreținerea porturilor Duhărene				
<i>Art. 36. — Salariile cantonierilor, De reportat.</i>			66.080	2.970

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report			66.080	2.970
<i>sefilor de cantonieri, etc.</i> — S'a sporit suma prevăzută pentru a se putea angaja personalul nou cerut de trebuințele serviciului. Sporul, după cum se arată în detaliu în statul L de la pag. 33, este de lei	12.600	—	—	—
<i>Art. 37. — Întrținerea șoselelor, cheiurilor, etc.</i> — S'a redus alocațiunea acestui articol, nefiind nevoie de o parte de reparații la lucrări, ele fiind deja făcute în exercițiul curent; suma corespunzătoare se micșorează deci cu lei	—	32.830	—	—
Prin aceste schimbări prevederile de la cap. XIV permit o scădere de lei	—	—	—	20.230
CAP. XV				
Lucrări noi în porturile Dunărene				
<i>Art. 38. — Lucrări de cheiuri, pcreuri, șosele, clădiri, etc.</i> — S'a redus alocațiunea acestui articol, ținându-se seamă de a se executa numai lucrările angajate până în prezent și de creditele disponibile; reducerea este de lei	—	—	—	48.000
CAP. XII				
<i>Art. 40. — Cheltueli diverse și neprevăzute.</i> — Pentru necesități ce nu se pot preciza, e nevoie ca alocațiunea respectivă să fie sporită cu suma de lei	—	—	2.520	—
			68.600	71.200
Cu modificările arătate mai sus, bugetul de cheltueli al serviciului hidraulic se înfățișează cu o reducere de lei	—	—	—	2.600

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report	154.980	25.000		
Cu aceste modificări prevederile de la cap. XVIII se sporesc cu lei.	—	—	129.980	
CAP. XIX				
<i>Art. 45. — Materiale și manopere pentru întreținerea digurilor, etc. — S'a sporit alocațiunea acestui articol cu suma necesară spre a se putea face față la toate cheltuelile de întreținere a digurilor, cheiurilor și ăltor instalațiuni, precum și pentru cheltuelile de manoperă și materiale ale lucrărilor prevăzute la art. 45 și 47 (vechi) care se suprimă.</i>				
Sporul acestui articol este de lei.	197.000			
<i>Art. 45. (vechiu). — Material și manopere pentru lucrări efectuate în atelierile portului, etc.; etc. — Alocațiunea acestui articol s'a redus în întregime, fiind cuprinsă în aceea a articolului precedent, cu lei.</i>	—	150.000		
Cu aceste modificări prevederile dela cap. XIX se sporesc cu suma de lei	—	—	47.000	
CAP XX				
<i>Art. 44. Fond de asigurare pentru instalațiuni de petrol. — Numărul rezervoarelor pentru depozitarea petrolului înmulțindu-se, ar trebui să sporim cu suma proporțională (2% din valoare) alocațiunea acestui articol; deci un adaus la cap. XX de lei</i>	—	—	16.000	
CAP XXI				
<i>Art. 47 (vechiu). — Lucrări noi în porturile maritime. — Alocațiunea acestui articol s'a redus în întregime, fiind cuprinsă în aceea a art. 44</i>	—	—	—	200.000
De reportat			192.980	200.000

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adause	Scăderi	Adause	Scăderi
Report			129.980	200.000
CAP. XXI				
<i>Art. 48.—Cheltueli diverse si neprevăzute.—Alocățiunea acestui articol s'a redus cu lei.</i>	---	---	---	53.180
CAP. XXII				
<i>Art.—Subvențiunea pentru Casa de ajutor, etc.—In vederea înființării unei case de ajutor s'a introdus acest nou capitol cu suma de lei</i>	—	—	10.000	253.180
			202.980	253.180
Cu aceste modificări și cu introducerea ultimelor capitole, partea de buget privitoare la serviciul de construcțiune și de exploatare a porturilor maritime se prezintă cu o reducere de lei	—	—		50.200
C. Serviciul maritim				
CAP. XXVIII				
<i>Art.—47.—Retribuțiunea personalului definitiv. — S'a sporit alocațiunea acestui articol pentru a se putea echipa vaporul «Regele Carol» (în reparație), precum și pentru angajarea de personal la Constanța, necesar pentru sporirea traficului.</i>				
S'a mai sporit alocațiunea acestui articol pentru a se putea acorda mici sporuri de salarii la parte din personal.				
Prin aceste adause indicate în amănunt, în statele N, O, P, R, sporul art 47 este de lei	53.460			
De raportat	53.460			

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report	53.460		
<i>Art. 48.—Apuntamentele personalului provizoriu, etc.— S'a sporit alocatiunea acestui articol, din cauza cursei a treia săptăminală ce se va face între Constanța și Constantinopol (necesitatea înființării acestei curse se explică mai pe larg la partea privitoare la veniturile serviciului maritim), ceea ce provoacă un spor de cheltuială la art. 48 de lei</i>	41.560 —		
Cu aceste adăugiri prevederile dela cap. XXIV se sporesc cu lei. .	—	95.020	—
CAP. XXIV			
M a t e r i a l e			
<i>Art. 49.—Cheltueli de materiale si de exploatare, etc.— Alocatiia acestui articol a trebuit să fie sporită, cea din trecut nefiind suficientă; sporul este de lei.</i>	4.000		
<i>Art. 50.—Cheltueli de materiale ce depind de mișcarea vaselor.— Din modificările introduse în interiorul vaselor alocatiia acestui articol se reduce cu suma de lei</i>	—	72.000	—
În urma acestor modificări prevederile cap. XXIV se înfățișează cu o reducere de lei.	—	—	68.000 —
		95.020	68.000 —
		+ 27 020	
D. Serviciul de navigațiune fluvială			
CAP. XXVI			
<i>Art. 52.—Retribuțiunea personalului definitiv.— S'a sporit alocati-</i>			

PE ARTICOLE		PE CĂPITOLE	
Adăose	Scăderi	Adăose	Scăderi
Report			
<p>țiunea acestui articol, pentru a se putea trece o parte din personalul provizoriu în statul personalului definitiv, scăzându se în acelaș timp alocațiunea articolului de personal provizoriu cu suma corespunzătoare (lei 11.640). S'a mai sporit alocațiunea acestui articol pentru a se putea acorda mici adăuse de salarii la o parte din personalul vechiu în serviciu (lei 24.780).</p> <p>S'a redus pe dealtă parte suma de lei 3.900 rezultând din suprimarea unor posturi specificate în detaliu în statul S.</p> <p>Din aceste modificări alocațiunea articolului respectiv se sporește cu suma de lei</p> <p><i>Art. 53.—Personalul provizoriu.</i>— S'a redus pe de o parte alocațiunea acestui articol cu suma arătată mai sus provenită din trecerea a o parte din personalul provizoriu în statul personalului definitiv. S'a sporit pe de altă parte alocațiunea cu suma necesară pentru a se angaja personalul nou trebuincios celor 11 șleपुरи ce se construesc din nou, precum și pentru plata unui ajutor mecanic la vaporul «Oltenița» construit din nou și a unui om de serviciu la Agenția din Belgrad.</p> <p>Sporul total la acest articol este de lei</p> <p>Prin adăusele făcute la cele două articole de mai sus prevederile de la cap. XXVI se sporesc cu lei</p> <p>De reportat</p>			
	32.520		
	7.626		
		40.160	
		40.160	

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
Report			40.160	
CAP. XXVII				
M a t e r i a l e				
<i>Art. 55. — Materiale pentru întreținerea vaselor, etc. — Alocațiunea acestui articol permite o scădere de lei</i>	—	422		
<i>Art. 56. — Taxe pentru iernarea vaselor, taxe de cheiaj etc. — Alocațiunea acestui articol se reduce cu lei</i>	—	146		
Prin reducerea celor două sume de mai sus alocația de la cap. XXVII se micșorează cu lei.	—			568
CAP. XXVIII				
<i>Art. 58. — Fond de asigurare. — Din cauza sporirii parcului naval, alocațiunea acestui articol a trebuit să fie ridicată cu suma corespunzătoare 3 ‰, așa că adausul la acest capitol este de lei.</i>	—	—	30.582	
CAP. XXIX				
<i>Art. 59. — Subvențiunea Casei de ajutor a impiegatilor, etc. — Alocațiunea acestui articol a fost sporită cu suma corespunzătoare la personalul nou ce face parte din Casa de ajutor ; deci un adaus de lei.</i>	—	—	468	
CAP. XXXI				
<i>Art. 60. — S'a introdus acest articol și s'a prevăzut alocația necesară pentru plata pensunii căpitanului Iovanelli, conform proiectului de lege depus pe biroul Corpurilor legiuitoare ; deci un adaus de lei.</i>	—	—	3.600	
			74.796	568
			+ 74.228	

PE ARTICOLE		P ECAPITOLE	
Adaoase	Scăderi	Adaoase	Scăderi
<p>B. Şantierul naval din Turnu-Severin CAP. XXXI</p> <p><i>Art. 61. — Retribuţiunea personalului definitiv. — S'a ridicat alocaţiunea acestui articol spre a se putea acorda mici sporuri de salarii la o parte din personal, după cum se indică în detaliu în statul Ş ; deci un adaus la art. 61 de lei</i></p> <p><i>Art. 62. — Personalul provizoriu, maestri, lucrători, etc. — Se reduce alocaţiunea acestui articol, avându-se în vedere că sumele alocate în trecut nu erau în raport cu lucrările ce se execută în şantier ; ceea ce îngăduie o scădere de lei.</i></p> <p>Cu aceste modificări prevederile de la cap. XXXI, şi în general partea de cheltueli din buget privitoare la şantierul de la Turnu-Severin, se micşorează cu lei. . .</p>			
2.640	—		
—	106.100		
—	—		103.460
<p>F. Serviciul dokurilor şi intreprizitelor din Galaţi şi Brăila CAP. XXXIV</p> <p><i>Art. 65. — Retribuţiunea personalului definitiv. — S'a sporit alocaţiunea acestui articol, avându-se în vedere înaintările în grad a parte din personalul tehnic şi pentru a se acorda mici sporuri de salarii la parte din celălalt personal. S'a mai sporit alocaţiunea prin trecerea de la personalul provizoriu în statul definitiv a o parte din personal.</i></p> <p>Din aceste modificări, indicate în detaliu în statul T, rezultă un adaus la capitolul respectiv de lei.</p>			
—	—	5.820	
		5.820	

De reportat . . .

	PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
	Adăose	Scăderi	Adăose	Scăderi
Report			5.820	
CAP. XXXV				
Materiale				
<i>Art. 67. — Imprimare, autografe, cheltueli de biuro, etc. — Alocațiunea acestui articol s'a redus cu lei</i>	—	3.900		
<i>Art. 68. — Materiale și manopere pentru întreținerea magaziiilor, etc. — Alocațiunea acestui articol a fost sporită în vederea instalațiunilor noi ce trebuiesc procurate; deci un adaus de lei.</i>	50.862			
<i>Art. 69. — Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate, prime la personal, etc. — Alocațiunea acestui articol s'a mărit din cauza scumpirii prețului zilnic al lucrătorilor întrebuințați la manipularea mărfurilor și a cerealelor lor; deci un adaus la acest articol de lei.</i>	28.400	—		
	<u>79.262</u>	<u>3.900</u>		
Cu aceste modificări prevederile cap. XXXV se sporesc cu suma totală de lei	—	—	75.362	
CAP. XXXVI				
<i>Art. 70. — Subvenția Casei de ajutor a împiegaților. — Alocațiunea acestui articol a fost redusă, și nîndu-se seamă de suma totală a salariilor participanților și la care se acordă subvenția 2% din această sumă; deci o reducere de lei</i>	—	—	—	1.000
			<u>81.182</u>	<u>1.000</u>
Din cele arătate mai sus rezultă că bugetul serviciului docurilor și al intropozitelor din Galați și Brăila se înfățișează cu un spor de lei.	—	—		+ 80.182

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adaaose	Scăderi	Adaaose	Scăderi
G. Inspectoratul general al porturilor de navigațiuni			
CAP. XXXVI			
<i>Art. 74. Retribuția personalului definitiv. — S'a sporit alocațiunea acestui articol spre a se putea acorda inspectorului general salariul corespunzător gradului său din armată. S'a mai prevăzut mici înaintări la o parte din personal și a se acorda căpitanilor de porturi, militari, îndemnizări pentru ordonanțele ce se plătesc deosebit.</i>			
<i>In urma acestor adause, arătate în detaliu în statul U, articolul și capitolul relativ se ridică cu suma de lei</i>			
—	—	12.540	—
CAP. XXXIX			
M a t e r i a l e			
<i>Art. 72.— Chirii pentru localurile căpitanilor.— Din cauza scumpiri chiriilor prevederile acestui articol se sporesc cu suma de lei . . .</i>			
558	—		
<i>Art. 77.— Imprimare necesare căpitanilor.— Alocația acestui articol e necesară a fi sporită cu lei . . .</i>			
150	—		
708	—		
<i>Art. 82. — Combustibile pentru șalupe. — Alocația acestui articol se reduce cu lei</i>			
—	160		
<i>Din modificările indicate mai sus prevederile dela capitolul respectiv se sporesc cu lei</i>			
—	—	548	
<i>Partea de buget privitoare la cheltuelile inspectoratului general al porturilor și al navigațiunii se prezintă cu un spor de lei . . .</i>			
—	—	13.088	—

H. Casa pensiunilor cantonierilor

CAP. XXXIX

Art. 83. — Indemnitate de personal.— S'a făcut un neînsemnat a daus pentru a se putea spori micile indemnizări ce se acordă personalului serviciului contabilității care se ocupă cu operațiunile acestei Case ; deci un adaus de lei.

Art. 84. — Cumpărare de unelte.— Numărul cautonlerilor de pe șosele fiind sporit, urmează de drept să fie ridicată și alocațiunea destinată pentru unelte cu suma de lei

Art. 85. — Pensiuni și ajutoare.— Numărul pensionarilor sporindu-se pe fiecare an, e necesară ridicarea alocațiunii respective cu suma de lei

Art. 86. — Ajutoare de naștere.— Pentru aceleași motive arătate mai sus la art. 85, fondul acesta urmează a fi ridicat cu suma de lei

Art. 89. — Fond pentru cumpărare de efecte.— Capitalul Casei fiind sporit prin excedentele anilor trecuți și reținerilor ce se fac din salariile cantonierilor producând o sumă mai mare, întrucit numărul cantonierilor a fost sporit, se prevede de pe acum a se putea realiza un excedent mai mare ca cel al anului în curs ; deci un adaus de lei

Cu aceste adause sporul total se face asupra cheltuelilor Casei pensiunilor cantonierilor este de lei

PE ARTICOLE		PE CAPITOLE	
Adause.	Scăderi	Adause	Scăderi
2.000	—		
500	—		
13 000	—		
500	—		
13 000	—		
—	—	29.000	—

Deosebit de creditele înscrise la fiecare serviciu și capitol în parte, după cum se arată mai sus, se va mai prevedea în bugetul general al Statului un fond special care să servească, la trebuință, pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare pe seama diferitelor ramuri de serviciu ; aceste cheltuieli însă (dacă vor fi) vor fi acoperite, în ce privește fondurile speciale, din excedentul de venituri ce se va realiza dela serviciile enumerate.

Ministrul lucrărilor publice, Barbu St. Delavrancea.

Domnilor deputați,

Comisiunea bugetară, luând în desbatere proiectul de buget al ministerului lucrărilor publice și al serviciilor dependente de acel minister, l'a aprobat cu modificările cuprinse în alăturata tabelă și m'a însărcinat, ca raportor, să vă expun următoarele lămuriri :

Proiectul de buget pentru viitorul an bugetar 1911—1912 se prezintă, față de alocațiunile exercițiului în curs, cu următoarele diferențe :

Venituri : spor	7.421.980 lei
Cheltuieli : 	3.667.258 »
	+ 3.754.722 lei

Alocațiunile anului curent au fost : 100.874.600 lei la venituri și 81.633.618 lei la cheltuieli.

Prevederile pentru anul viitor 1911—1912 sunl : 108.296.580 lei la venituri și 85.300.976 lei la cheltuieli.

Așa, dar, veniturile întrec cheltuielile cu 19.240.982 lei după prevederile bugetului curgător ; iar pentru cel viitor această diferență în plus este de 22.995.704 lei.

Trebuie să observ că în cifrele precedente intră și bugetul special al Căilor Ferate, care pentru anul viitor 1911—1912 prevede 90.155.600 lei, venituri și 59.100.000 lei cheltuieli, așa cum a fost votat de D-voastre.

Scoțind din cifrele totale partea privitoare la Căile Ferate, ne rămâne pentru ministerul lucrărilor publice, cu serviciile dependente :

Anul în curs 1910—1911		1911—1912	
Venituri	Cheltuieli	Venituri	cheltuieli
15.374.600	25.433.618	18.140.980	26.200.876
10.059 018		8.059.896	

Aşa dar, proiectul de buget pentru anul viitor se prezintă în condițiuni mai avantajoase decît bugetul în curs.

Expunerea de motive arată bazele pe cari s'au făcut diferitele evaluări la venituri, evaluări justificate prin media veniturilor pe anii din urmă și prin veniturile exercițiului în curs.

În ce privește cheltuelile, sporul total față cu

exercițiul curent este de	3.667.258 lei
Scăzînd sporul care privește pe C, F. R.	<u>2.900.000 »</u>
	767.258 lei

Administrațiunea propriu zisă a ministerului prezintă :

Sporuri	726.870 lei
Scăderi	<u>26.870 »</u>
Spor real	700.000 lei

Din această sumă cea mai mare parte este reprezentată prin cifra de 600.000 lei, adăugită la cap. V, art. 17, urcîndu-se astfel de la 1.600.000 la 2.200.000 lei alocația pentru material de pietriș și piatră sfărîmată necesară întreținerii șoselelor. Această sporire este deplin justificată și putem spera că va contribui la îndreptarea în parte a stărei șoselelor noastre, cari lasă mult de dorit. Expunerea de motive făgăduiește o eventuală sporire a acestei alocațiuni pentru exercițiile viitoare.

Tot la cap. V s'a adăugit un spor de 25.000 lei, la art. 15, pentru salariile cantonierilor, șefi de cantonieri, picheri, etc., adică personalul inferior al șoselelor. Astfel sporul total pentru șosele se urcă la 625.000 lei

Restul sporurilor propuse până la cifra de 767.158 lei (adică 142.258 lei) se descompune astfel, în urma modificărilor introduse de comisia bugetară :

Ministerul Lucrărilor Publice

<u>Cap.</u>	<u>Art.</u>	<u>Natura cheltuelilor</u>	<u>Adause</u>	<u>Scăderi</u>	
I	1—5	vechiu	Administrația centrală.	72.308 —	12.500 —
II	5	nou—8	Serviciul de construcțiune și întreținerea căilor de comunicațiune.	43.200 —	13.000 —
III	9—10		Studiul comisiuni, misiuni	— —	— —

IV	11 14	Școala de poduri și șosele.	20.730	---	40.000
VI	21	Studii	—	—	20.000 —
VII	22 - 23	Cheltueli extraordinare.	19.262	—	—
VIII	24	Contenciosul	5.000	---	---
			+ 160.500 — —		85.500 —
			+ 75.000 —		---

Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă

X—XVII	26 - 40	Serviciul hidraulic	68.600	-	71.200—
XVIII	XXII 41 -- 46	Porturile maritime	202.980	---	253.180—
XXIII	XXV 47—51	Serviciul maritim.	95.020	—	68.000 --
XXVI—XXX	52 - 60	Navigațiunea fluvială	74.796	—	568 —
XXXI—XXXIII	61—64	Șantierul Naval	2.640	—	106.100—
XXXIV	XXXVI 65 -- 70	Dokurile.	81.182	—	1.000—
XXXVII	XXXVIII 71 - 82	Inspectoratul navigațiunii	13.088	—	— —
			+ 538.306 -- --		500.048 --
			+ 38.158		---
XXXIX	83 -- 80	Casa pensiunilor cantonierilor.	+ 29.000	---	---

Recapitulație

Spor în bugetul ministerului.	75.000 lei
» la Direcția generală a căilor pe apă.	38.258 »
» la Casa pensiunilor cantonierilor.	29.000 »
Total	142.258 lei
Sporul pentru șosele (Cap. V).	625.000 »
Totalul sporului.	767.258 lei

Expunerea de motive dă justificărilor acestor diferite sporuri pe capitole și articole.

Domnilor deputați,

Comisiunea bugetară vă roagă, prin subsemnatul, să aprobați alăturatul proiect de buget al ministerului lucrărilor publice și al serviciilor dependente de acel minister cu modificările propuse, însușind la :

Venituri	108.296.580	-- lei
Cheltueli	85.300.876	— »
Excedent	22.995.704	-- lei

Raportor, *E. A. Pangrați*

T A B L O U

**De modificările admise de comisia bugetară la proiectul de buget al ministerului
lucrărilor publice pentru exercițiul 1911—1912**

Cap.	Articole	MODIFICAREA ADMISĂ	S U M A	
			Plus	Minus
I	1	Se scade la personal administrațiunii centrale (stat A) sporul de 200 lei lunar propus pentru directorul contabilității, menținându-se salariul de 750 lei lunar.		2.400 —
II	5	Se adaugă un loc de inginer-șef clasa I, care se uitase	12.000	
IV	11	Se reduce diurna directorului scoalei de poduri și șosele (stat F) de la cifra propusă de 600 lei lunar la cifra de 400 lei, conform regulamentului pentru organizarea corpului tehnic, art. 55	—	2.400 —
IV	14	Se înlocuește cuvintele: «Reparațiuni la localul școalei, cumpărări de instrumente și îmbunătățirea laboratorilor» prin: « <i>Sporirea instalațiilor, procurare de instrumente și înzestrarea laboratorilor, adăugiri și transformări de clădiri, cumpărare de terenuri vecine pentru mărirea localului și alte îmbunătățiri</i> », iar alocația se reduce de la 70.000 lei la 60.000 lei.	—	10.000 —
VII	23	Cheltueli diverse și neprevăzute, publicații și altele, se sporește alocația de la 50.876 lei la 53.676 lei	2.800	
Total			14.800	14.800 —

Raportor, **E. A. PANGRATI.**

DES VOLTARI

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	CAP. I		
	Administrația centrală		
	<i>§ 1. Personal</i>		
1	Retribuțiunea personalului administrației centrale, după statul A	258.252	
2	Idem personalului administrativ din serviciile tehnice exterioare, după statul B	166.380	
3	Cheltueli de reprezentare ale ministrului	9.600	
	<i>§ 2. Material</i>		
4	Cheltueli de cancelarie, imprimate, mobilier, încălzit, luminat, etc., după statul C	86.000	
		520.232	
	CAP. II		
	Serviciul de construcție și întreținere a căilor de comunicație		
	<i>§ 1. Personal</i>		
5	Retribuțiunea personalului inginerilor și conductorilor, după statul D	1.281.900	
6	Personalul tehnic și administrativ suplimentar și înaintări în cursul anului	20.000	
	<i>§ 2. Material</i>		
7	Cheltueii de cancelarie, chirii de localuri, imprimate, iostumente, hărți, mobilier, după statul E	32.000	
8	Cheltueli de transport și diurne	550.000	
		1.883 900	
	CAP. III		
	Stipendii, misiuni și comisii		
9	Stipendii și ajutoare elevilor în școlile tehnice din țară și din străinătate, precum și misiuni și lucrări relative la atribuțiunile acestui departament	15 000	
	De reportat	15.000	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	15.000	—
10	Idemnizarea cuvenită membrilor comisiei însărcinate cu examinarea candidaților de geometri-arpentori	5.000	—
	CAP. IV	20 000	
	Școala de poduri și șosele		
	§ 1. Personal		
11	Retribuțiunea personalului școalei, după statul F	261.192	—
	§ 2. Material		
12	Nutrimntul elevilor, cheltueli pentru excursiuni, spese de biou, încălzit, iluminat, îmbrăcăminte elevilor, bibliotecă, imprimarea cursurilor, instalațiuni din nou, material pentru internat și ori ce alte cheltuel. pentru întreținerea școalei, după statul G	120.000	—
13	Colecțiuni de modele, aparate, materiale, cărți, reviste și diferite alte furnituri pentru laboratorul de chimie	2 000	—
14	Pentru sporirea instalațiunilor, procurare de instrumente și înzestrarea laboratorilor, adăugiri și transformări de clădiri, cumpărare de terenuri vecine pentru mărirea localului și alte îmbunătățiri.	60.000	—
	CAP. V	443.192	—
	Întreținerea șoselelor și podurilor		
	§ 1. Personal		
15	Salariile cantonierilor, șefilor-cantonieri, zidarilor, pietrarilor, căruțașilor și mecanicilor.	1.525.000	—
16	Pentru cumpărare de unelte necesare cantonierilor	10.000	—
	§ 2. Material		
17	Material de pietriș și piatră sfărâmată pentru întreținerea șoselelor, procurare de ciliqdri, combustibil, etc.	2.200.000	—
	De reportat	3.735.000	—

Articole	NATURA VENITURILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	3.735.000	—
18	Plantațiuni pe șosele și pepiniere	20.000	—
19	Lucrări de construcții, reconstrucții, reparații, lucrări contractate în anii trecuți, reconstrucții și lucrări din nou de poduri, șosele, lucrări de apărare, cantoane, etc.	1.654.000	—
	§ 3. <i>Subvențiuni</i>		
20	Subvențiune acordată primăriei Capitalei pentru reconstruirea și întreținerea drmurilor naționale din interiorul noiei raze a orașului, conform art. 11 al legii promulgată cu decretul No. 2.405 din 1905	200.000	—
		5.609.000	—
	CAP. VI		
	S t u d i i		
21	Cheltueli de studii și sondaj	40.000	—
	CAP. VII		
	Cheltueli extraordinare		
22	Cheltueli de teleg. și telef. <small>(Personal. 2.400)</small> <small>(Taxe de telef. și teleg. 12600)</small>	15.000	—
23	» diverse și neprevăzute, publicații și altele	53.676	—
		68.676	—
	CAP. VIII		
	P r o c e s e		
24	Cheltueli de procedură, onorarii și procese pierdute	15.000	—
	CAP. IX		
	Direcțiunea generală a cailor ferate		
25	Cheltueli totale conform bugetului special anexat	59.100.000	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă		
	A. Serviciul hidraulic		
	PORTURILE DUNARENE		
	CAP. X		
	Administrațiunea centrală		
	§ 1. <i>Personal</i>		
26	Retribuțiunea personalului administrațiunii centrale, după statul H	150.300	
	§ 2. <i>Material</i>		
27	Spese de cancelarie, plata telegramelor, imprimare, cărți pentru bibliotecă, mobilier, imprimarea hărții hidrografice, cheltuieli mărunte, etc.	27.000	
		177.300	
	CAP. XI		
	Serviciul exterior de construcțiune și întreținerea porturilor Dunărene		
	§ 1. <i>Personal</i>		
28	Retribuțiunea personalului inginerilor și conductorilor, după statul I.	169.200	
	§ 2. <i>Material</i>		
29	Spese de cancelarie, chirii de localuri, încălzitul și iluminatul biourourilor	7.850	
30	Cheltuieli de transport și diurne, cărți permanente pe calea ferată pentru personalul de sub acest capitol și capitolul XII.	10.000	
		187.050	
	CAP. XII		
	Serviciul de dragaje, balizarea șenalului navigal și distrugerea obstacolelor navigațiunii pe Dunăre		
	§ 1. <i>Personal pe vase și aparate</i>		
31	Retribuțiunea personalului de pe vase și aparate, după statul J.	131,940	
	De reportat	131.940	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report .	131.940	
	§. 2. <i>Material</i>		
32	Materiale, combustibil, executarea dragajelor, distrugerea obstacolelor, balizarea șenalului navigabil, completarea mașinilor la ateliere și orice instalațiuni și transformări la aparate, personal provizoriu, lucrători, precum și plata sumelor neachitate din trecut . .	290.000	—
		421.940	
	CAP. XIII		
	Studii, facerea planului hidrografic al Dunărei și rectificarea kilometrării		
	§ 1. <i>Studii</i>		
33	Cheltuieli pentru studii în porturile Dunărene.	20.000	—
	§ 2. <i>Facerea planului hidrografic și rectificarea kilometrării</i>		
34	Retribuțiunea personalului permanent, după statul K	24.120	
35	Cheltueli pentru facerea planului hidrografic al Dunărei și rectificarea kilometrării, materii, manoperă, personal provizoriu, plata pontonului pentru personal și tipărirea hărților hidrografice între Brăila și Giurgiu . .	160.000	—
		204.120	
	CAP. XIV		
	Intreținerea porturilor Dunărene		
	§ 1. <i>Personal</i>		
36	Salariile cantonierilor, șefilor-cantonieri, piche-rilor, pontonierilor, mecanicilor, fochiștilor căruțașilor, etc., după statul L	218.520	—
	§ 2. <i>Material</i>		
37	Intreținerea șoselelor, cheurilor pereurilor, pontoanelor, clădirilor, repararea lucrărilor exis-		
	De reportat .	218.520	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	210.520	—
	tente, iluminatul porturilor, material și manoperă.	467.440	--
		685.960	—
	CAP. XV		
	Lucrări noi în porturilor Dunărene		
38	Lucrări contractate în anii trecuți, pereuri, platforme, șosele, poduri, magazine, cantoane, localuri de administrație, linii ferate, latrine publice, exproprieri, etc.	452.000	—
	CAP. XVI		
39	Restituiri de taxe rău percepute în porturile Dunărene.	8.000	--
	CAP. XVII		
40	Cheltueli diverse și neprevăzute.	13.630	—
	B. Serviciul de construcție și exploatare a porturilor maritime		
	CAP. XVIII		
	§ 1. Personal		
41	Personalul serviciului central și exterior după statul M	614.160	—
42	Cheltueli de birou, transport, parcurse pe căile ferate, deplasări, diurne, mobilier, telegrame, telefoane și altele.	45.000	—
	CAP. XIX		
	§ 2. Material și manoperă		
43	Material și manoperă pentru întreținerea cheurilor, digurilor, platformelor, liniilor de căi ferate, clădirilor, geamandurilor, luntrilor, etc. Material și manoperă pentru drăgi și remorchere.		
	De reportat	659.160	--

Articole	NATURA CHELTUELIOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report .	659.160	
	Material și manoperă pentru întreținerea instalațiilor de petrol.		
	Material și manoperă, imprimate pentru exploatarea și întreținerea magaziiilor cu silozuri, despăgubiri pentru mărfuri stricate, cheltuieli de procese, asigurări, etc.		
	Material și manoperă pentru întreținerea și exploatarea uzinei electrice, iluminatul portului etc.		
	Personal provizoriu pentru exploatarea magaziiilor cu silozuri și uzinei electrice centrale.		
	Materfal și manoperă pentru întreținerea instalațiilor și aparatele portului, și		
	Material și manoperă pentru lucrări neprevăzute.		
	Material și manoperă pentru lucrările efectuate în atelier pentru alte autorități și pentru particulari, etc.	902.000	
	CAP. XX		
	§ 3. <i>Fond de asigurare pentru instalațiile de petrol</i>		
44	Crearea unui fond de asigurare a instalațiilor de petrol din depuneri anuale la Casa de depuneri a 2% din costul instalațiilor periclitare	68.000	
	CAP. XXI		
	§ 5. <i>Cheltuieli diverse și neprevăzute</i>		
45	Cheltuieli neprevăzute și restituiri de taxe rău percepute	45.000	
	CAP. XXII		
	§ 6. <i>Subvenție</i>		
46	Subvenții pentru Casa de ajutor a impiegarților inferiori, lucrători și oameni de serviciu.	10.000	
		1.684.160	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	C.—Serviciul maritim		
	CAP. XXIII		
	§ 1. <i>Personal</i>		
47	Personal definitiv, după statele, N, O, P, R. » auxiliar, hrana echipajelor, diurne, cheltuieli de reprezentare și repatrieri, indemnizare pentru ordonanțe	617 640 536.560	— —
	CAP. XXIV		
	§ 2. <i>Material</i>		
48	Cheltuieli de materiale, administrație și exploatare cari nu depind de mișcarea vapoarelor, la uscat și pe vapoare: obiecte de inventar, uniforme; manipularea, spese vamale și transport la materiale; materiale de curățit, vopsit, luminat și încălzit. Intreținerea și repararea vapoarelor; idem la instalațiile din porturi, la clădiri și mobilier. Cheltuieli de andocare. Chirii de localuri și depozite. Asigurări de instalații și materiale. Plăți de medici, medicamente și întrețineri în spitale; ajutoare pentru boală și înmormântare. Obiecte și alocații de biou, imprimate. Timbre spese de relații cu băncile. Datorii din exerciții trecute. Spese de publicitate, de judecăți, gratificații pentru piloți, abonamente și convorbiri telefonice, abonamente la reviste și ziare, telegrame, despăgubiri de mărfuri stricate sau pierdute, cheltuieli neprevăzute, etc. . Cheltuieli de materiale și exploatare cari depind de mișcarea vapoarelor: păcură, cărbuni, unsoare, apă, luminatul. Spălatul, transportul și repararea rufăriei. Provizii și transportul lor pentru restaurante și echipaje. Comisioane pentru călători și măr-	620.000	—
	De reportat	1.774.200	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	1.774 200	
	furi ; cheltueli de agenție și magazinaj ; refacții, restituiri de taxe. Spese și taxe de porturi, dokuri, sanitare, de salvare, cheiaj, amaraj, ancoraj, tonaj, drepturi și formalități vamale, pilotaj, remorraj, bărci. Spese de manipulație, încărcări, descărcări, arimaj, dezarimaj, controlul încărcămîntului, limburi, separațiuni, cheltueli neprevăzute, etc.	3 170.000	
	CAP. XXV		
	§ 3. <i>Fond de asigurare</i>		
51	Depuneri pentru fondul de asigurare al va- poarelor.	750.000	
		5.694.200	
	D.— <i>Navigationa fluvială</i>		
	CAP. XXVI		
	§ 1. <i>Personal</i>		
52	Personal definitiv, după statul S.	510.720	
53	Personal provizoriu, precum : agenți, impie- gați, cassieri, magazineri, mecanici, focari, marinari, piloți, etc., indemnizări de depla- sări, prime și provizion la personal, ono- rarii la advocați, experți, medici, parcurse pe căile ferate și altele	513.526	
	CAP. XXVII		
	§ 2. <i>Materiale</i>		
54	Imprimare, cheltueli de cancelarie, corespon- dență, telegrame, telefoane, anunțuri, abo- namente la ziare, chirii de localuri, instalări și completări de localuri, iluminat și încălzit.	80.000	
55	Materiale pentru întreținerea vaselor, material de uns, de șters, de iluminat, de încălzit, re- parațiuni și modificări de vase, taxe vamale		
	De reportat	1.104.246	

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report . . .		
	și comunale la materiale de consumație pentru vasele și la obiectele de inventar ale vaselor, medicamente, întrețineri în spitale, îmbrăcăminte și altele	1 304.000	—
56	Taxe pentru iernarea vaselor, taxe de cheiaj, manipulația mărfurilor, timbre și formalități vamale, taxe de dokuri, prime pentru asigurarea mărfurilor și cerealelor, taxe pentru trecerea cataractelor, despăgubiri de mărfuri, remorcări cu vapoare particulare, cheltuelile agențiilor privitoare la mărfuri, cheltueli pentru schimb de bani, taxe pentru îndepliniri de procedură în procese, datorii din exerciții trecute și altele.	798 000	—
57	Parți aferente căilor ferate române, căilor ferate bulgare, serviciului maritim român, societății de navigație sud-germane și altor societăți și armatori, restituiri de taxe percepute în plus și efectii	1 500.000	—
	CAP. XXVIII		
	§ 3. <i>Fond de asigurare</i>		
58	3 % din costul vaselor N. F. R. pentru construire și cumpărări de vase noi și repararea vaselor serviciului cari ar suferi naufragii sau avarii de o valoare mai mare de lei 6.000, precum și pentru acoperirea daunelor pricinuite altor vase și instalațiuni străine cari ar cădea în sarcina N.F.R. (Legea sancționată cu decretul No. 3,916/905).	347.582	—
	CAP. XXIX		
	<i>Subvenții</i>		
59	Subvenție pentru Casa de ajutor a impiegaților inferiori, lucrătorilor și oamenilor de serviciu (2 % din suma ce reprezintă salariile participanților la acea Casă)	8.220	—
	De reportat	5.062.048	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	5.062 048	—
	CAP. XXX		
60	Pensie Căpitanului N. Iovanelli, fără rețineri (legea din..., ordinul M. L. P. No. 32.398/910).	3.600	—
	E. — Șantierul naval din Turnu-Severin	5.065.648	—
	CAP. XXXI		
	§ 1. <i>Personal</i>		
61	Personal definitiv, după statul Ș	86.520	—
62	Personal provizoriu, precum : maeștri, lucrători, onorarii la medici, avocați, experți, indemnizări de deplasări, parcurse pe căile ferate și alte cheltueli neprevăzute	497 860	—
	CAP. XXXII		
	§ 2. <i>Material</i>		
63	Materile de lucru, unelte, combustibil, unsoare, obiecte de inventar, întreținerea localurilor. iluminat, încălzit, medicamente, întrețineri în spitale, despăgubiri, cheltueli de cancelarie, imprimare, corespondențe, taxe vamale și comunale, taxe pentru îndepliniri de proceduri în procese, datorii din exercițiile trecute, întreținerea clădirilor și refaceri din nou și altele	550.000	—
	CAP. XXXIII		
	Subvenții		
64	Subvenție pentru Casa de ajutor a impiegarilor inferioari, lucrători și oameni de serviciu (2 % din suma ce reprezintă salariile participanților la acea Casă)	10.000	—
	F. — Serviciul dokurilor din porturile Brăila și Galați	1.144.380	—
	CAP. XXXIV		
	§ 1 <i>Personal</i>		
65	Personal definitiv, după statul T.	290.520	—
	De reportat	190.520	--

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercitiul 1911—1911	
		Lei	B.
	Report	290.520	
66	Personal provizoriu, precum : medici, scriitori de vagoane, supraveghetori, păzitori, curieri, etc., fochiști, lucrători la ateliere și casa de mașini, magazii, bazinuri, aparate și vase, la elevatoare, macarale, doc plutitor, la remorcher, dragă întreținerea liniilor, cheltueli de deplasări, onorarii la avocați, experți, parcurse pe căile ferate și altele .	259 432	—
	CAP. XXXV		
	§ 2. <i>Material</i>		
67	Imprintate, autografe, cheltueli de cancelarie, corespondență, telegrame, telefoane, anunțuri, hârtie și diferite imprimate, întreținerea biurourilor și mobilierului, iluminatul și încălzitul biurourilor, apă de băut și chiria localului serviciului	29.150	—
68	Materiale și lucrări pentru întreținerea magaziiilor, motoarelor, aparatelor și vaselor, combustibil, material de uns și șters, de iluminat, întreținerea și reînnoirea obiectelor de inventar a magaziiilor, aparatelor și vaselor, întreținerea căilor, șoselelor, cheurilor, grădinilor, împrejmuirilor, etc. Lucrări noi, precum : hangare, macarale, elevatoare. motoare, cântare, cilindre compresoare, linii de garaj	600.600	—
69	Despăgubiri pentru mărfuri pierdute, stricate și alte despăgubiri, plată de prime la personal, asigurări de mărfuri, clădiri, aparate și vase, spese de relațiuni cu Băncile, taxe pentru îndepliniri de proceduri în procese, medicamente și întreținerea în spitale, cheltueli pentru manipulațiunea mărfurilor și a cerealelor, datorii din exercițiile trecute și altele	258 200	—
	De reportat	1.437.902	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	1.437.902	
	CAP. XXXVI		
	Subvenții		
70	Subvenție pentru Casa de ajutor a impiegaților inferiori, lucrători și oameni de serviciu.	8 000	—
		1.445.902	—
	G. — Inspectoratul general al navigațiunii și porturilor		
	CAP. XXXVII		
	§ 1. Personal		
71	Personal definitiv, după statul U.	234.540	—
	CAP. XXXVIII		
	§ 1. Material		
72	Chirii pentru localurile căpitâniilor: Vîrcio- rova, Ostrov, Chilia-Veche, Mangalia, Isac- cea și comisariatul maritim din Sulina	2.750	—
73	Chiria pentru localul inspectoratului general al navigațiunii și porturilor	2.000	—
74	Indemnitate pentru cheltueli de cancelarie: pentru inspectoratul general 30 lei lunar, pentru căpitâniile de T.-Severin, Brăila, Ga- lați, Sulina și Constanța a 15 lei lunar, pen- tru căpitâniile Calafat, Corabia, T. Măgurele, Călărași, Giurgiu, Cernavodă și Tulcea a 6 lei lunar; iar restul de 14 căpitâni de clasa III a 4 lei lunar.	2.436	—
75	Lemne și cărbuni pentru încălzitul localurilor de căpitâniilor din porturi	5 000	—
76	Indemnitate pentru iluminatul și alte mici chel- tueli de întreținere pentru 26 căpitâni de porturi și inspectoratul general al naviga- țiunii și porturilor	2 880	—
77	Diferite imprimate necesare căpitâniilor de porturi.	2 300	—
	De raportat.	251.906	—

Articole	NATURA CHELTUELILOR	Credite acordate pe exercițiul 1911—1912	
		Lei	B.
	Report	251.906	—
78	Misii, transporturi, precum și indemnități de echipare pentru personalul superior	3 680	—
79	Mobilier pentru căpitaniile de porturi și serviciul central.	2.000	—
80	Deplasări și transportul funcționarilor în interes de serviciu pe căile ferate române	300	—
81	Cheltueli de corespondențe, telegrame, telefoane etc.	700	—
82	Combustibil și alte materiale, precum și întreținerea șalupelor de poliție «Pandurul» și «Santinela» aflate în serviciul porturilor Brăila și Galați.	8.000	—
		266.586	—
	H.—Casa de pensuni și ajutoare a cantonierilor și celorlalți impiegați inferiori		
	DAP. XXXIX		
83	Indemnizare de personal	6.000	—
84	Cumpărări de unelte.	9.500	—
85	Pensiuni și ajutoare	58.000	—
86	Ajutoare pentru nașteri.	3.000	—
87	Ajutoare pentru înmormintări.	3.000	—
88	Diverse	1.000	—
89	Fond pentru cumpărare de efecte	69.500	—
		150.000	—

(D. M. Deșliu, vice-președinte, ocupă fotoliul președințial).

D. C. Bacalbașa : D le președinte, s'a prevăzut în buget patru căpitani principali pentru porturile Galați, Brăila, Sulina și Constanța. S'a omis a se trece în aceeaș categorie și căpitantul portului Giurgiu. Mai mulți d-ni deputați împreună cu mine propun acest amendament.

D. M. Deșliu, vice-președinte : Suntem de abia la discuțiunea generală. Lăsați amendamentul la capitolul respectiv.

D. C. Bacalbașa : Am convenit să depunem amendamentul mai înainte, pentru că urmărim cam greu votarea succesivă a capitolelor.

Acest amendament sună astfel :
CAP. XXVI.

Amendament

Se sporește numărul căpitanilor de port principali cu unul. Prin aceasta se va reduce numărul căpitanilor clasa I tot cu unul.

Sporul de 1.920 lei este luat dela cap. XXXIII, art. 71.

C. Bacalbașa, P. Rădulescu, Dr. Giani, Sabba Ștefănescu, I. Giulea, I. Niculescu-Sighireanu, Dr. Herescu, P. Vlădescu.

D. Barbu St. Delavrancea, ministru lucrărilor publice: Nu am nimic de obiectat contra acestui amendament.

— Se pune la vot luarea în considerațiune a proiectului de buget și se adoptă.

Cifrele sub cap. I—IX se votează succesiv fără discuțiune.

— Se dă cetire cap. X.

D. Barbu St. Delavrancea, ministru lucrărilor publice: Rog pe onor. Cameră să consimtă a introduce aci suma de 2.400 lei, pe lângă cifra de 150.300 lei, sumă ce se va scădea tot cu 2.400 lei de la cap. XXI, așa încât nu se propune nici o modificare decît numai o îndreptare de cifre.

— Se pune la vot cap. X astfel amendat și se primește.

— Cifrele de sub cap. XI—XXV se primesc astfel cum au fost prezentate de comisiunea bugetară, cu scăderea sumei de 2.400 lei dela cap. XXI, ce s'a adăogat la cap. X.

— Se dă cetire cap. XXVI.

D. raportor: Aci este un amendament a d-lui Bacalbașa.

— Se pune la vot cap. XXVI astfel amendat și se primește.

— Cifrele de sub cap. XXVII—XXIX se primesc astfel cum au fost prezentate de comisia bugetară.

— Se pune la vot în total cu bile, proiectul de buget al ministerului lucrărilor publice și rezultatul votului este cel următor :

Votanți	85
Majoritate regulamentară.	44
Bile albe	84
Bile negre.	1

D. vice-președinte : Adunarea a încuviințat proiectul de buget.

Fond de aprovizionare pentru șantierul naval din T.-Severin

Sedința adunării deputaților dela 2 Aprilie 1911

— **D. Th. Marinescu** raportor, dă citire raportului și proiectului de lege relativ la dotarea șantierului naval din T.-Severin cu un fond de aprovizionare.

Art. unic. — Suma de lei 311.778, realizată pînă în prezent din întrebuințarea materialelor aflate în ființă în magaziiile de economat ale șantierului naval din Turnu Severin, în ziua de 1 Aprilie 1901, cînd a fost trecut dela ministerul de finanțe la acel de lucrărilor publice, și înregistrate în scripote cu valoarea de lei 675.502, bani 70, precum și suma care se va mai realiza din materialele aflate astăzi în ființă, fie prin întrebuințare, fie prin vinzarea lor, vor constitui un fond de aprovizionare al acelu șantier.

Expunere de motive

La 1 Aprilie 1901, data trecerii șantierului naval din Turnu Severin și a serviciului de navigațiune fluvială dela ministerul de finanțe la acel de lucrări publice, se găseau în magaziiile de economat a șantierului materiale trecute în scripte cu valoarea de lei 675.502, bani 70.

O parte din aceste materiale, anume pentru suma de lei 512.657, bani 28, au fost cumpărate din fondul de exploatare al regiei monopolurilor Statuuii, de care depindeau cele două servicii, pînă la data arătată mai sus. Restul de materiale în valoare după scripte de lei 162.845, bani 72, fusese cumpărate din fondurile bugetare al șantierului.

Șantierul naval fiind în imposibilitate la acea dată, după cum este și astăzi să achite regiei monopolurile Statului valoarea materialelor cumpărate din fondul său de exploatare, regularea acestei afaceri s'a amînat pentru mai tîrziu. S'a dispus însă ca pentru orice material, din acele arătate mai sus, ce se va întrebuința de șantier la vreo construcție să se depună valoarea lui la Casa de depuneri și consennațiuni.

În cursul acestor 10 ani s'au întrebuințat aproape toate materialele ce se puteau întrebuința, și valoarea lor, după scripte, în sumă de lei 271.570, bani 01, a fost consennată la Casa de depuneri.

În vara anului 1907 un incendiu a distrus parte din magazinele șantierului împreună cu materialele aflate în ele, în valoare după scripte de lei 85.339, bani 99. Așa că materialele rămase încă neîntrebuițate și aflate astăzi în ființă au după scripte o valoare de lei 318.592, bani 70.

O parte din aceste din urmă materiale nu va găsi întrebuințare decât încetul cu încetul, într'o serie mare de ani. Cealaltă parte nu va putea fi întrebuințată la construcție nici odată și va trebui să fie vîndută

Șantierul naval din Turnu-Severin fiind, pe deoparte, și astăzi în imposibilitate să achite regiei monopolurilor Statului valoarea materialelor cumpărate din fondul său de exploatare, iar pe de altă parte, avînd mare nevoie, pentru bunul mers, de a fi dotat cu un fond de aprovizionare, se propune alăturatul proiect de lege prin care se crează șantierului un asemenea fond provenit din :

- 1) suma deja consemnată la casa de depuneri, valoarea materialelor întrebuințate pînă în prezent și care este astăzi, împreună cu procentele date de acea Casă, de lei 311.778 ; și
- 2) suma ce se va mai realiza, fie prin întrebuințare, fie prin vînzarea materialelor aflate în prezent în magazinele de economat ale șantierului.

Ministrul lucrărilor publice, *Barbu St. Delavrancea*

— După adoptarea luării în considerațiune și votarea art. unic, se pune la vot cu bile proiectul de lege în total și rezultatul scrutinului este cel următor :

Votanți	85
Majoritatea regulamentară	44
Bile albe.	85

D. președinte : Adunarea a adoptat proiectul de lege în unanimitate.

