

MODIFICAREA LEGEI CORPOLUI TECNIC

DE

ION IONESCU

INGINER-ŞEF

Profesor la Şcoala de Poduri şi Şosele.

(Urmare dela pag. 246)

După cum am spus în numărul trecut, voi examina aci inovaţiunile pe cari le introduce proiectul de lege depus la 29 Februarie 1912, din iniţiativă parlamentară.

1. Inaintarea pe administraţiuni. După legea şi regulamentul în vigoare, inaintările în corpul tehnic se fac după o *singura listă*, întocmită de un consiliu compus din toţi inspectorii generali şi directorii generali, prezidat de Ministrul Lucrărilor Publice, sau, în lipsă, de cel mai vechiu inginer inspector general. Inginerii sunt înscrşi pe acea listă în ordinea meritului, care reese din discuţiile urmate şi din voturile care se dau pentru fiecare caz în parte, listă pe care se intercalează, la gradele de ingineri ordinari, şi cite un inginer la vechime la doi la alegere.

După proiectul de lege depus la Cameră, se desfiinţează acel consiliu şi se stabileşte o normă nouă de înaintare pentru inginerii din cadrul ordinar şi altă normă pentru cei din cadrul detaşat. Cei dela ministerul lucrărilor publice se împart în trei grupe :

- a) Administraţia centrală a ministerului, cu serviciul de studii şi construcţiuni şi judeţele.
- b) Căile ferate.
- c) Porturile şi căile de comunicaţiune pe apă.

Cu alte cuvinte, de aci înainte ar urma să avem aparte inginerii de *şosele*, aparte cei de *căi ferate* şi aparte cei de *ape*. Cine poate zice că o astfel de împărţire nu este «logică»? Incă din anticitate oamenii ajunseseră la concluziunea că în natură nu sunt decît patru elemente : *pământul*, *focul*, *apa* şi *aerul*. Cele trei grupe

de ingineri corespund primelor trei elemente. iar dacă inspiratorii proiectului de lege nu au introdus și grupa de ingineri corespunzătoare aerului, lucrul se explică de sigur prin aceea că statul român nu are încă ingineri *aviatori* ! Cînd aceștia vor pătrunde în serviciile statului, atunci vom avea și această grupă iar ingineria română va fi completă ! Faptul nu va întîrzi să se producă, căci am văzut elevi ingineri în costume de aviatori, sau lucrînd fără plăcere la proiectele de poduri, construcțiuni care după dînșii vor deveni în curînd inutile !

Pentru cadrul detașat inginerii se vor grupă pe administrațiunile publice din diferite ministere, la care este nevoie de ingineri, sau pe comune. Vom avea astfel ingineri tutungii, ingineri pescari, ingineri poștași, etc., vom avea grupa inginerilor dela București, dela comuna Corabia, etc. Că grupa poate să conție numai un inginer, sau chiar nici unul, faptul nu are nici o importanță !

După cum vedem, proiectul de lege urmărește despărțirea actualului *corp tehnic general în corpuțele tehnice speciale*. Se prevede că pentru grupele dela ministerul de lucrări publice lista de înaintări la alegere să o facă un consiliu compus numai din inspectorii generali ai fiecărei grupe, prezidat de ministru, cînd asistă la întocmirea listelor. Altfel grupa (a) va fi prezidată de secretarul general al ministerului, grupa (b) și grupa (c) de directorii generali respectivi.

În cadrul detașat listele se vor face de șefii administrațiunilor respective, adică primarii la comunele urbane, profesorii la ministerul instrucțiunii publice și al cultelor, comercianții la ministerul industriei și comerțului, naturaliștii și agronomii la ministerul agriculturii și domeniilor, poștașii și medicii la ministerul de interne, etc. Faptul că aceștia sunt sau nu în stare să aprecieze activitatea și priceperea tehnică a inginerului, nu are de asemenea nici o importanță !

Înainte de a arăta motivele cari au condus la acest nou sistem de înaintare, nu putem să nu ne oprim de a nu admira cîtă «logică» este coprinsă într'însul ! Pentru ca un inginer ordinar clasa III dela căile ferate să poată fi înaintat la clasa II este nevoie de un consiliu de 14 ingineri inspectorii generali prezidat chiar de ministru, pe cînd la cadrul detașat, un singur om, ori care ar fi specialitatea lui, ori că s'ar pricepe sau nu s'ar pricepe în inginerie, poate să ceară ministerului de lucrări publice să-i înainteze la gradul de inginer șef pe un subaltern al său, înaintea inginerilor mai superiori și mai vechi ca dînsul din toată țara ! Trebuie să se ob-

serve bine că aci nu este chestiunea numai de mărirea apun-
tamen-
telor, ci de înaintarea în grad. Dacă șeful unei administrațiuni gă-
sește că onorariile fixate în legea corpului tehnic nu sunt suficiente
pentru funcțiunea ce i-o îndeplinește un inginer, poate să i le mă-
rească, să-i dea diurnă, chirie, locuință, indemnizări, transporturi,
etc., dacă are de unde le da, și dacă apreciază că serviciile ce le
aduce merită asemenea recompense. El poate să boteze funcțiunea
cu titluri cit de mari și cit de pompoase, poate să dea unui ingi-
ner stagiar titlul de director, inginer cap, inginer diriginte, șef de
secție, de divizie, de serviciu, inspector, inspector principal, inspec-
tor principal superior, etc., etc. căci «*imaginațiunea verbală a omu-
lui nu are limite*». Cînd este însă vorba de grad conferit de o lege,
lucrurile se schimbă; acel grad trebuie să se dea de oamenii cari
știu ce însemnează gradele în corpul tehnic, în ce condițiuni se
pot da și ce dificultăți întîmpină inginerii dela ministerul lucră-
rilor publice pentru a le obține. După proiectul de lege ministrul
lucrărilor publice nu poate să dea nici un grad inginerilor, cu cari
lucrează zilnic, pînă ce nu va trece pe acei ingineri pe la consiliul
celor 11 inspectori generali dela minister. pe cînd primarul din ori-
care orășel poate să dea orice grad pînă la inspector general!
Sunt numai șase ani de cînd inginerii români au protestat cu e-
nergie contra aprecierilor pe cari știu să le facă primarii lucrărilor
tehnice, iar azi vedem scris în *Monitor* că «marea majoritate a
corpului tehnic» cere ca primarii să dea grade inginerilor!! Anul
acesta, pe cînd unii ingineri dela comune cereau intervenirea *So-
cietății Politehnice* pentru a-i scoate de supt tirania primarilor și
consilierilor comunali, inginerii, inspiratori ai proiectului de lege,
cereau ca colegii lor dela comune să rămîie la dispoziția primaru-
lui! Există o cerere la *Societatea Politehnică* ca să se intervină la
ministerul lucrărilor publice pentru ca inspectorii generali județeni
să inspecteze și lucrările inginerilor dela comune spre a convinge
pe primari și pe consilieri că aceștia își pricep meseria, pe cînd
inițiatorii proiectului de lege cer ca inspectorii generali să nu se
mai amestece de aci înainte la înaintarea inginerilor din cadrul
detașat!!

Cu logica care s'a pus în proiectul de lege, cei ce fac știință,
cei ce fac inginerie serioasă, nu se pot împacă. Aceștia cer ca lu-
crările inginerești să fie apreciate, din punct de vedere tehnic, de
cătore ingineri. Repet și aci, ceia ce am spus în *Epoca* din 19 No-

emvrie 1905, că nu admitem că primarii și neinginerii pot aprecia valoarea tehnică a lucrărilor făcute de ingineri: «*mintea noastră li mitată nu poate concepe o astfel de minune*». Ce ar zice un militar, ministru de războiu, cînd un director al Școlii de Poduri și Șosele i-ar cere să înainteze pe un colonel la gradul de general, pentru că vine regulat la cursul său dela acea școală! Ce ar zice acelaș ministru, cînd directorul general al porturilor și căilor de comunicație pe apă a cere înaintarea unui locotenent de marină la gradul de căpitan pentru că acesta și a îndeplinit cu sîrguința sarcina de căpitan de port! Răspunsul ar fi fost simplu: «nu vă amestecați în acordarea gradelor; sunteți mulțumiți de serviciile lor, măriți-le apunțamentele». Une ori chiar, militarii din armata activă, se opun și la acest lucru, pentru a nu se da lefuri diferite acelorăși grade.

Proiectul de lege cere însă tocmai contrariul. Cînd de exemplu un director al învățămîntului profesional din ministerul instrucțiunii publice și al cultelor va cere să se dea gradul de inginer-șef unui inginer ordinar de la școlile de meserii, ministrul trebuie să-l dea fără discuție!

Dar, cu toate că noi nu ne putem împăca cu asemenea logică, să admitem totuși că mai este și altă logică, pe care nu o cunoaștem, și atunci să vedem ce argumente se dau pentru înființarea corpulețelor tehnice.

1) Primul motiv este acela despre care am vorbit în numărul trecut, că legea nu s'a copiat bine din franțuzește, așa cum s'au priceput italienii și belgienii. Am arătat în acel număr că această afirmație este gratuită, dar să presupunem cu toate acestea că legea a fost copiată. Mai mult încă, să presupunem că italienii și belgienii aveau dreptul să copieze legea așa cum le trebuia și cum le convenia lor, dar că noi nu avem acest drept, că noi nu ne pricepem la copiat, că nu erem capabili să o adaptăm la noi cum cere logica! Noi trebuia să o traducem cuvînt cu cuvînt, și, ca să fim și mai siguri că nu s'au făcut greșeli de traducere, să fi anexat și textul francez! Admițînd acum că s'ar fi procedat așa, se pune întrebarea: unde eria să ajungem azi?

Acest răspuns nu este tocmai ușor de dat, căci o lege care dă rezultate bune în o țară, poate să dea rezultate rele în alta. În tot cazul, expunerea de motive ne asigură că nu eria să avem babilonia de azi! Nu eria să vedem în corpul tehnic de cît pe inginerii de poduri și șosele și din serviciile hidraulice, iar nu pe toți, adunați de pretundindeni! Intre altele de exemplu, nu eria să

vedem pe inginerii de căi ferate în corpul tehnic! În Franța există un corp național de poduri și șosele și un corp național de mine. Nu există un corp de ingineri de căi ferate! Fiecare companie de căi ferate își vede de ingineri săi, cum crede de cuviință; nu se amestecă ministrul de lucrări publice la înaintările lor, nici nu sunt judecați de consilii de inspectori, ca la noi!

Ei bine, cei ce au dat informațiuni cam de această natură, D-lor Deputați care au subscris proiectul de lege, nu știu ce se petrece la noi, nu știu ce se petrece în Franța! Mai întâi, la aplicarea legii corpului tehnic, inginerii de la căile ferate nu fuseseră introduși în corpul tehnic pentru motive bugetare. Ingineri de acolo au cerut atunci să fie trecuți și dînșii în corp alături de camarazii lor de la minister și din serviciile de construcțiuni și au cerut-o cu insistență. Dînșii au pus pe deputați să întrebe în Cameră pe ministru de ce nu i pune în corpul tehnic, și în urmă au fost înscriși. Dar să presupunem că lucrul acesta s'a uitat, că nu se mai știe, sau că cei cari au cerut atunci înscrierea, nu au știut ce fac, că nu au știut ce au să pată în corpul tehnic, că nu-și dedeau seamă de «neajunsurile» ce au să aibă! Trebuia să rămie la noi aceeași stare de lucruri ca în Franța, căci numai așa ar fi fost logic și bine!

Am căutat să văd cum stau lucrurile acolo astăzi, pentru ca să ne dăm seama cam unde erea să ajungem noi. Am găsit la Redacția acestui *Buletin* un anuar al funcționarilor ministerului de lucrări publice din Franța pe anul 1910, l'am răsfoit și când colo ce să vezi? Ne-au copiat francezii pe noi! Am găsit pe inginerii de la căile ferate ale *statului* francez trecuți în corpurile de poduri și șosele sau de mine! Iată de exemplu ce se poate vedea supt titlul: *Chemins de fer de l'Etat*:

Director.	<i>Beaughey</i>	Inspector gen. de mine.
Sub-director	<i>Viennot</i>	Ingin. șef de poduri și șosele
» »	<i>Le Grain</i>	» » » » »
Șef. Serv. comercial	<i>Fouan</i>	» » » » »
» » lucrăr. noi	<i>Regimbeau</i>	» » » » »
» » liniilor noi	<i>Perrier</i>	» » » » »
» » de tracțiune	<i>Bœll</i>	» » » mine.
» » atelierelor	<i>Nadal</i>	» » » »

Am bănuît că trebuie să fie greșeli de tipar la titlurile de mai sus căci nu-mi închipuiam ca Francezii să puie în capul Serviciului de linii noi ferate pe un inginer de poduri și șosele! Eu îmi închipuiam că un inginer de poduri și șosele din Franța se poate vedea deschizând șosele prin munți sau prin câmpii, și făcând poduri peste ape, iar nu stînd în Paris în fruntea serviciului comercial de la căile ferate! Ce s'ò fi priceplînd acela la negustorie? Îmi închipuiam că în Franța nu poți vedea pe un inginer de mine de cît ascuns ca șarpele în fundul pămîntului, dar nu plimblîndu-se călare pe locomotive pe liniile ferate ale Statului! Mirarea a fost și mai mare cînd am auzit că la Școala de poduri și șosele și la cea de mine din Paris se fac cursuri de căi ferate, că inginerii ce es de acolo știu să facă asemenea căi, și că unii români, ce au făcut acele școli, au făcut linii ferate la noi în țară! Pentru ca să mă lămuresc, am căutat să vedem dacă inginerii de mai sus sunt trecuți în lista corpului național de poduri și șosele sau de mine, din Franța, și i-am găsit? Erori de tipar nu mai puteau fi!

Iată dar corpul de poduri și șosele din Franța împestrîtat cu ingineri de căi ferate! Iată dar că și acolo există starea nelogică și vicioasă de la noi! Atunci de ce să ne mai plîngem că nu i-am copiat bine? La noi, ca și la ei, inginerii de la căile ferate ale statului sunt în corpurile de ingineri ale statului; cei de la companii, nu sunt nici acolo, după cum nu sunt la noi inginerii de la liniile Mărășești-Panciu și Buzău-Nehoiși. De la Școala noastră de Poduri și Șosele es ingineri de căi ferate ca și dela cea din Paris. Unde sunt dar consecințele copierii greșite?

Dar poate să se ceară să mai dau și alte exemple. La noi, spune expunerea de motive, s'a pus în corpul tehnic tot felul de ingineri. Noroc că nu avem ingineri aviatori că și pe aceia i-am fi văzut alături de inginerii de poduri șosele! Credeți că în Franța i-ar putea trece cuiva prin cap asemenea lucruri?! De sigur că acum nu se gîndește nimeni la așa ceva fiindcă s'au gîndit dejă alții înainte! În anuarul, de care am vorbit mai sus, am găsit o «omisiune pentru navigațiunea aeriană». Credeți că din acea comisiune face parte Blériot sau alt aviator celebru? Nici de cum! Se spune mai întii că: «directorul drumurilor, navigațiunii și minelor face parte de drept din comisiune». Acel director este inspector general de poduri și șosele! Unul care ar aplica logica la acest caz ar zice: ce aviz poate da acel director în chestiuni de aviațiune? El știe

cum se merge pe drumuri, nu prin aer, el știe cum se merge pe apă, nu prin nori, el știe cum se exploatează minereurile iar nu viața oamenilor ! Și apoi, nu le eră de ajuns acel director în comisiune ? Francezii au mai pus încă doi inginerii șefi de mine, un inginer ordinar de mine și unul de poduri și șosele, pe lângă profesori, militari, etc. ! Și lumea cultă de acolo nu se miră când vede amestecându-se aviațiunea cu minele, pe când la noi, faptul că doi din foștii directori, actualul director și subdirector dela fabrica de tutun din București, sunt ingineri dela școala de poduri și șosele, produce mare uimire în «marea majoritate a corpului tehnic» !

Din cele spuse pînă aci reese că nu trebuie să ne plîngem că nu ne pricepem la copiat, dar că uneori prea copiem aidoma, fără a vedeă dacă se potrivește sau nu cu starea de lucruri dela noi !

2) Al doilea motiv care se dă pentru separarea corpului tehnic în corpulețe este enorma varietate de specialități de inginerie care se găsește azi la noi în țară, față de ceace era în 1894, când s'a pus în aplicare legea corpului tehnic. De aci mirarea unora, mirarea din expunerea de motive, după cum se vede din cele ce urmează :

Din *Expunerea de motive* :

Citind numai enumerarea celor zece grupe de ingineri este suficient să se vază diversitatea de ocupațiuni și atribuțiuni și atunci se pune întrebarea *daca mai poate dură actuala stare de lucruri*, când pe un acelaș tablou este comparat și clasificat un inginer de poduri și șosele al unui județ, cu un director de manufactură de tutun, un inginer de tracțiune dela căile ferate cu unul dela poștă și telegraf; un inspector de navigațiune cu un director de școală de meserii.

Din articolul d-lui *N. Petculescu* :

Unde sunt oare elementele aceleiași activități ingineresti în exercițiul funcții unui inginer din serviciul mișcării și ale altuia din serviciul hidraulic ? A unui inginer din serviciul lucrărilor noi încă și a altuia făcînd funcție de director al unei școale de meserii ? A unuia din serviciul podurilor cu ale altuia din serviciul minelor ?

După cum se pare, la nedumeririle de mai sus nu este ușor de răspuns. Toți miniștrii dela lucrările publice dela 1894 pînă acum nu și-au putut da seama de amestecătura de ingineri care i se pre-

zintau pe tablourile de înaintare, pentru ca să o isprăvească odată cu această «stare de lucruri»! Toți știau că pe șosele trăsurile sunt trase de animale, că pe căile ferate vagoanele sunt duse de locomotive și că pe apă corăbiile sunt împinse de vânt, și cu toate acestea, nici unul să nu-și dea seama că inginerii cari se ocupă de acele căi de comunicațiune și de mijloacele lor de tracțiune, nu se pot compara unul cu altul, nu se pot pune pe acelaș tablou de înaintare!

Eu cred însă că miniștrii cunoșteau bine «starea actuală de lucruri», că se gîndeau la starea viitoare, și nu se mirau de ceia ce vedeau pe tablouri; ei cunoșteau alte lucruri pe cari inspiratorii proiectului de lege s'au ferit de a le aduce la cunoștința D-lor deputați cari au semnat acel proiect.

În adevăr, pentru ca să pui pe aceeași listă fel de fel de ingineri, pare că tot mai merge: scrii niște nume proprii unele după altele și s'a isprăvit. Ce ar fi zis însă d-nii deputați dacă li s'ar fi spus alte lucruri mult mai curioase și anume că în acea enormă varietate și extremă specializare se substituiesc inginerii unii cu alții, din o specialitate în alta, fără să li se ceară diplome speciale de capacitate! Li s'a spus de exemplu, d-lor deputați, că anul trecut doi ingineri dela întreținerea căilor ferate au fost numiți directori ai manufacturii de tutun din Iași, fără ca o comisiune specială să-i examineze dacă pot să fumeze havane, și dacă pot să-și dea seamă cînd ele sunt originale sau fașificate? Li s'a spus că un inginer care consolida podurile vechi la căile ferate a fost trecut la ministerul domeniilor pentru a face piscicultură, și că cu toate că nu cunoștea fauna ichtiologică a României a reușit să facă piscicultură artificială? Li s'a mai spus că un inginer dela fabrica de chibrituri a fost pus să dubleze linii ferate? Că unul care se ocupa cu ameorarea pescăriilor a fost numit inspector industrial la ministerul industriei și comerțului? Că un șef de biou rou tehnic dela serviciul hidraulic a trecut la ministerul domeniilor unde se ocupă cu tăerea vitelor la abatoarele din Severin și Burdujeni? Că fostul director al lucrărilor tehnice ale Capitalei se ocupă cu irigarea Bărăganului? Că altul care făcea linii ferate peste dealuri s'a dus la exploatarea portului Constanța? Că unul dela atelierele căilor ferate, a trecut la o școală de meserii și apoi la șantierul naval din Severin? Că un inginer care a fost la comuna Corabia este azi la o școală de meserii? Că doi inginerii dela portul Constanța au fost directori ai poștelor și telegrafelor, și apoi directori la căile ferate? Că un di-

rector general și un subdirector general dela căile ferate au fost în urmă directori generali ai porturilor și căilor de comunicație pe apă? Etc. Etc.

Li s'a spus apoi că sunt ingineri care au funcționat la 2 – 3 ministere, și că unii au stat prin toate cele trei grupuri mari ce vor să se înființeze la ministerul lucrărilor publice? Li s'a spus că, nu numai la Stat, dar și la societăți particulare, precum și între acestea și Stat, se fac schimbări de natura celor de mai sus?

Dar, pentru ca un inginer să treacă din o grupă în alta, de la un minister la altul, de la o fabrică la alta, de la o societate la alta, poate că tot mai merge, dar sunt cazuri și fapte și mai curioase: s'a văzut servicii întregi, cu tot personalul lor, trecind de la o grupă la alta, de la un minister la altul! Așa de exemplu serviciul Maritim a trecut de la ministerul de finance la căile ferate (!) și de aci la direcția porturilor și căilor de comunicație pe apă. Șantierul de la Turnu Severin a trecut de la Regia Monopolurilor statului la ministerul de lucrări publice; docurile din Brăila și Galați de la căile ferate la direcția porturilor; școlile de meserii au trecut de la ministerul de domenii la ministerul instrucțiunii publice, apoi înapoi și în urmă îndărăt! Și cu toate acestea, nimeni nu s'a mirat că inginerii astfel mutați pot trăi în noua atmosferă, specială în care ereau duși fără examen, și fără voia lor!

Dar când se termină lucrările în o grupă, sau în un serviciu, nu se trec inginerii de acolo în altă parte unde este de lucru? Voiți să rămână pe drumuri? S'a uitat de protestarea de acum 12 ani pentru licențierea inginerilor, pentru lipsă de lucrări? După ce s'a terminat podul de peste Dunăre, unii ingineri s'au dus la portul Constanța, alții la serviciul hidraulic; când s'a desființat serviciul podurilor de la căile ferate unii ingineri s'au dus la ministerul domeniilor, alți la navigațiunea fluvială, etc. Când la serviciul de studii și construcțiuni s'au terminat unele lucrări, inginerii s'au dus la căile ferate, alți la comune, alții la alte ministere, etc. O comună sau un minister care are o lucrare mare de făcut și care are nevoie de ingineri, cere ingineri ministerului de lucrări publice, și acesta îi detașează pînă la terminarea lucrărilor. Voiți să cheme pe streini, pentru ca în urmă să protestăm contra aducerii lor?

În fine voi mai da un exemplu, cu mult mai isbitor pentru opinia publică tehnică, și anume uu fenomen de specializare care se poate vedea la școala noastră de poduri și șosele. Sunt acolo

lucruri cari pun în uimire pe tinerii cari intră în acea școală, și de care uimire nu pot să scape uneori nici după ce termină școala! Acolo directorul general al căilor de comunicație pe apă este profesor de căi ferate! Directorul serviciului comercial dela căile ferate face curs de fundațiuni în rîuri! Directorul serviciului de întreținere al căilor ferate vorbește de întreținerea porturilor maritime! Un inginer de la serviciul hidraulic face proiecte de poduri de cale ferată și de șosea, pe cînd altul de la tramvaele comunale face proiecte de pomparea apelor! Un inginer de la ministerul agriculturii face proiecte de construcțiuni, pe cînd directorul societății comunale de construcțiuni face curs de mecanică! Și nu are dreptate opinia publică tehnică să se mire de aceste lucruri? De unde are să știe ea că acei profesori au lucrat și au studiat ani întregi în specialitatea pe care o profesază? Ea se uită la actuala stare de lucruri, nu și o explică și se miră!

Dar, dacă lucrurile stau așa, și așa au să stea încă multă vreme, de ce nu s'a atras atențiunea d-lor deputați asupra lor? De ce nu li s'a spus că inginerul are cunoștințe generale suficiente și că îi este ușor să se specializeze dacă vrea să muncească? De ce nu li s'a spus că, după cum la avocați, medici, etc. nu li se poate pretinde, la noi în țară, o specializare extremă, acest lucru nu se poate pretinde inginerilor cari sunt în număr mai mic? De ce nu li s'a spus că dacă un elev stă 5 ani în școala de poduri și șosele de la noi. nu stă numai ca să învețe cum se fac podurile și șosele, ci cum se fac și căile ferate, cum se fac canalele, porturile, ameliorările agricole; că acolo li se fac cusuri industriale, cursuri de petrol, etc? Căci dacă ar fi fost puși în curent cu toate acesta, d-nii deputați ar fi recunoscut, că respectatul nostru președinte de onoare, D-l C. Olănescu, a cunoscut bine țara și și-a dat bine seama de nevoile ei tehnice, cînd a pus pe inginerii de peste tot, de la stat, județe și comune sub un același regim, sub o aceeași lege organică, și nu i'ar mai fi citit în față expunerea de motive, care spune că legea a fost copiată, fără pricepere, după legea franceză! Autorul legii corpului tehnic și-a dat seama că inginerii trebuie să fie considerați ca fii unui aceluiași părinte, căci numai atunci ei pot trece din o cameră în alta a casei părintești fără să fie bănuți, urmăriți, și fără să-și piarză drepturile lor.

Sper că am demonstrat pînă aci în deajuns, pentru cei ce vor să se convingă, că în starea actuală de lucruri nu e rostul să

se separe corpul tehnic pe specialități. Dacă în Franța este și un corp național de mine, la noi nu e nevoie de dînsul, de oarece numărul inginerilor de mine este prea mic pentru acest lucru, și din cauză că chiar puținii ingineri de mine ce vin în țară, cu studii speciale din străinătate, nu găsesc toți ocupațiuni miniere. Un inginer de mine, venit în ultimii ani, a fost inginer la studii de căi ferate, un altul ceruse iarna trecută un post la divizia de dragaje a serviciului hidraulic. Primul nu a studiat de loc modificarea ce o va avea scoarța pămîntului prin trepidațiunile trenurilor, celălalt nu era să se uite în cupele drăgilor spre a vedea ce fel de fosile se scot din fundul Dunării! Ei au făcut și vreau să facă inginerie ca și cei ce au absolvit școala de poduri și șosele. Ceeace se petrecea dar cu inginerii de mine la 1894, cînd de exemplul repauzatul *C. Alimănișteanu* a fost numit la lărgirea linii ferate Bacău-Piatra, se întîmplă și azi, după 18 ani. Dacă atunci legea corpului tehnic era bună pentru inginerii de mine, ea rămîne bună și acuma.

Dar să facem și ipoteza contrară, că legea nu mai e bună, că trebuie modificată cum cere proiectul de lege; că nu mai merge cu amalgamul de specialități ca în ziua de azi! Unde vom ajunge cu acest sistem? Am ajunge ca inginerii cari fac absolut aceleași lucrări, să fie considerați ca absolutamente incomparabili unii cu altul, iar pe cei cari se ocupă cu specialități cu totul diverse să fie considerați, din punct de vedere legal, ca perfect asimilabili și substituibili!!

Așa de exemplu, după proiectul de lege, inginerii cari au făcut podurile pe linia Ploești-Slobozia, cei ce au făcut podurile după lina Pucioasa-Pietroșița și cu cei ce au făcut podurile de pe linia Ploești-Vălenii de Munte sunt cu totul incomparabili, căci deși toți au făcut poduri metalice de cale ferată, dar ei au o mentalitate cu totul diferită unii de alții, de oarece primii sunt la serviciul lucrărilor noi dela căile ferate, cei de al doilea la serviciul studiilor și construcțiunilor depinzînd de minister, iar cei din urmă sunt dela serviciul hidraulic depinzînd de direcțiunea porturilor și căilor de comunicație pe apă! Un inițiator al proiectului de lege simte această diferență numai după sgomotul și sbîrniitul acelor poduri cînd trece trenul pe ele!

Dar, dacă legea nu găsește nimic comparabil între acei ingineri, ea găsește o comparabilitate perfectă, o ușurință extraordinară de clasificare pentru inginerii din aceeași grupă, sau din aceeași ad-

ministrațiune. Este de exemplu cineva în stare să observe cea mai mică diferență între inginerii de la căile ferate cari fac traseuri de linii și alții care fac poduri? Între cel ce repară locomotive și cel ce injectează traverse? Între cel ce se ocupă cu mișcarea trenurilor, cel de la telegraf și semnalizare, cel ce se ocupă de tarife, cel ce face cărămidă la Ciurea sau cei ce întrețin linii? Găsiți vre-o deosebire între cei ce întrețin linia Crasna-Huși și cel ce întreține Gara de nord? Între cei ce primesc șini în Anglia, poduri în Germania, sau locomotive în Rusia? Tot așa, cine poate face o deosebire între inginerul care face vapoare la Severin, administratorul Docurilor din Brăila, inginerul de la harta hidrografică a Dunării, inspectorul de navigațiune fluvială și inginerul de la exploatarea rezervoriilor de petrol din portul Constanța? Nu vede ori cine că toți sunt de la Direcția porturilor și a căilor de comunicație pe apă! Dar la comuna București, ce deosebire găsiți. Între inginerul de alinieri, cel de caldarîmuri, cel de canale, cel ce examinează planurile de clădiri, cel ce arde gunoaele și cel ce exploatează uzina electrică? Nu sunt toți inginerii comunei București!

Este însă nelindoios că ori cine găsește că mai ușor se pot compara doi ingineri cari fac poduri, sau doi ingineri electriciani ori de unde ar fi, de cît un inginer de poduri cu unul electrician din același biuro, din punct de vedere al specialității lor. Și atunci, dacă este așa, de ce nu s'a mers mai departe cu ideia din proiectul de lege? De ce să nu se facă înaintările pe servicii, iar nu pe direcții? Principiul specializării era mai ușor aplicabil de cît acum, cu toate că și atunci ar fi dat loc la nemulțumiri, foarte curînd. În adevăr, în același serviciu, unul se ocupă cu terasamente, altul cu poduri, altul cu clădiri; unul calculează, altul desemnează, altul face măsurători sau devize, etc. Cum îi compari pe toți la urma urmelor? De aceea soluțiunea ideală ar fi ca să se meargă cu specializarea pînă la individ, căci atunci fiecare și-ar avea corpulețul lui special, în care nu ar mai putea veni nimenea care să-i oprească libertatea de a înainta ori cînd va voi!

3) Al treilea motiv este că inspectorii generali din «*micul parlament de 30*», cum zice expunerea de motive consiliului inspectorilor generali, nu cunosc pe toți inginerii ce se propun la înaintare și atunci, care este rostul acelui parlament? Cînd Camera și Senatul votează naturalizarea unui strein, este vre un deputat sau senator care să nu cunoască pe acel candidat, care să nu'l fi vă-

zut personal, care să nu'i știe meritele și foloasele pe cari le va avea ținându-l în românizarea lui? În micul parlament însă se văd inspectori generali care susțin, laudă sau votează pe ingineri pe cari nu au de unde să-i cunoască! În anul acesta, de exemplu, opinia publică tehnică a rămas înmărmurită când a auzit că un inspector general din cadrul detașat, de la ministerul agriculturii și domeniilor, a susținut pe inginerii din Direcția generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă, și că Directorul general a acestei administrațiuni a votat pe ingineri de la căile ferate! Cum o să cunoască Directorul lucrărilor noi de la căile ferate pe inginerii de la fabrica de tutun din București? Cum o să cunoască directorul întreținerii căilor ferate pe inginerii de la poștă? Cum o să cunoască secretarul general al ministerului de lucrări publice pe inginerii de la primăria capitalei?

Punind astfel chestiunea, este evident că oricine se miră de «*actuala stare de lucru*», când nu cunoaște «*starea precedentă*». De unde au să știe d-nii deputați, cari au semnat proiectul de lege, că actualul director general al îmbunătățirilor fonciare a fost 11 ani în capul serviciului hidraulic; că actualul director al porturilor a stat peste 30 ani la căile ferate, că directorul lucrărilor noi a fost director general al Regiei Monopolurilor Statului, că directorul întreținerii căilor ferate a fost director general al poștelor în două rânduri, și că secretarul general al ministerului a fost șeful serviciului tehnic al capitalei?

Dar inspiratorii proiectului de lege nu vor să știe că un inspector general a fost 10—30 ani în altă administrațiune, ei se uită unde se află acum; ei sunt ca cei ce zic: «visezi noaptea un vis și numai știi dimineața de el», dar un inspector general să mai știe de un inginer după o lună, două sau un an, doi! El când pleacă de acolo și-a luat adio dela foștii săi ingineri, el a isprăvit cu ei; el face cunoștința cu noii ingineri din administrația în care vine și numai pe aceia trebuie să-i mai cunoască! Altfel unde ajungem? Scapi de un fost șef, inspector general, care te știe că ai făcut greșeli, că nu ți-ai văzut de treabă, care nu e mulțumit de serviciile tale, și scapi, fie că pleacă el în altă parte, fie că te duci tu în altă parte, și la urma urmei, când este să înaintezi, să te pomenești iarăși că acela este chemat să te susție!! Și voiți ca aceasta să fie o stare de lucruri care să mai poată dura?

Cu organizarea propusă lucrurile se vor schimba cu totul!! Inspec-

torii generali din aceeaș grupă cunosc perfect pe toți inginerii din ea, și atunci ei pot să se pronunțe în cunoștința de cauză, iar nu ca acum! Întrebați azi pe directorul porturilor cine sunt inginerii din capul serviciilor dela căile ferate și nu are să fie în stare nici atita să răspundă! Întrebați însă pe directorul serviciului comercial dela căile ferate, care sunt inginerii dela serviciul de întreținere și va pronunța imediat apelul lor nominal în ordinea alfabetică! Întrebați, chiar în somn, pe directorul navigațiunei fluviale române, ce ingineri sunt la portul Constanța, și va începe să murmureze numele lor în ordinea meritului lor tehnic!!

Dar, dacă este vorba de cunoștința, mi se pare că ar fi fost o soluțiune mai simplă, pe care mă mir că nu au propus-o inspiratorii proiectului de lege, întrucît se cam aplică! Ar fi trebuit să se facă în corpul tehnic ceva analog ca la armată, anume să se ceară vizite obligatorii, ca între ofițeri. Fiecare inginer, cînd îi vine rîndul la înaintare, să fie obligat să facă vizită la toți inspectorii generali, căci atunci nu s'ar mai putea zice că nu-l cunoaște! Mai mult încă, legea să oblige pe ingineri să se prezinte la consiliu, să spue acolo ce a făcut, ce n'a făcut, cum a făcut. Ar putea acolo să-și arate nu numai fața, dar și știința, inteligența, perspicacitatea, etc., ar putea să dovedească că știe să se prezinte, știe să țină discursuri, să joace cărți, să danseze, etc.! S'ar putea atunci să se aprecieze omul în totalul său, iar nu numai prin prisma cîtorva cuvinte pe cari i le spune șeful său, care poate uneori nu îi este tocmai binevoitor față de alții mai meritoși în inginerie, din altă parte!

Pare mai nemerită o asemenea soluțiune pentru a obliga pe inspectorii generali să cunoască pe ingineri de cît aceia de a desființa consiliul lor pentru că nu-i cunoaște. Dar, se vede că inițiatorilor proiectului de lege le convine mai bine această soluțiune; poate că unii de prin cadrele detașate țin să-i cunoască mai mult primarii de cît inspectorii generali! Revenim iarăși la logica, cu care am spus că nu ne putem împăca, și cu care prin urmare vom rămîne certați și de aci înainte.

4) Un alt motiv pentru care se cere înființarea de corpulețe tehnice este marea, colosala dezvoltare pe care a luat-o corpul tehnic de la 1894 pînă azi! Nu ni se dă însă nici o cifră pentru susținerea acestei idei noi. Am căutat să împlinesc această lipsă a expunerii de motive, și în acest scop am întocmit tabloul ce ur-

mează după anuarele Ministerului de lucrări publice din 1893—1894 și 1911—1912. În el se arată cîți ingineri ereau în fiecare serviciu și cîți sunt acuma.

	<u>Anul 1893</u>	<u>Anul 1911</u>
Administrația centrală a Ministerului	12	13
Serviciul de Poduri și Șosele	52	39
» Studiilor și Construcțiilor	39	28
Porturile	11	24
Lucrările noi	43	53
Podurile căilor ferate	23	23
Docurile	4	4
Direcțiunea căilor ferate și secretariatul	3	4
Serviciul comercial	1	5
» de mișcare	7	14
» » ateliere	19	64
» » tracțiune	14	
» » întreținere	77	105
» » economat	5	5
Școala de Poduri	1	1
Navigațiunea-Șantierul		7
Total	<u>311</u>	<u>389</u>

Aci s'au trecut și locurile vacante și cele de ingineri ocupate de neingineri!

Din cifrele de mai sus, nu se vede nici o dezvoltare înspăimântătoare ; din contra, unele servicii au dat înapoi. Numărul inginerilor de la poduri și șosele s'a micșorat prin desființarea circumscricțiilor, numărul inginerilor de la serviciul de studii și construcții s'a redus de cînd acestui serviciu nu'i sa mai dat linii ferate de construit. La porturi este un spor mai mare cerut de construcția și exploatarea portului Constanța, iar la căile ferate s'a înmulțit numărul inginerilor din cauza că s'a sporit rețeaua de căi ferate și traficul. În total, după 18 ani de aplicare a legii corpului tehnic

ne găsim cu 78 ingineri mai mult ca atunci, adică în mediu 4—5 pe an în cadrul ordinar ! Apoi este acesta un spor perturbator în aplicarea unei legi organice ?

În cadrul detașat, după anuarul 1911—1912, sunt 83 ingineri și anume : 17 la ministerul industriei și comerțului, cifră în care intră toți inginerii de mine ; 13 la Regia Monopolurilor Statului, 7 la ministerul agriculturii și domeniilor, 9 la ministerul instrucțiunii publice și al cultelor, 1 la ministerul de finanțe, 29 la comune și 6 în concediu sau la alte administrațiuni. Iată la ce s'ar reduce corpulețele tehnice ale administrațiunilor din cadrul detașat ! !

Cred că nu mai este nevoie să mai insist asupra acestei chestiuni, căci sunt convins că dacă inițiatorii proiectului de lege ar fi făcut numărătoarea inginerilor ca mai sus, renunțau ei însuși la acest argument atât de șubred. Ei și-au închipuit, probabil, că de 18 ani toți inginerii cari au venit din străinătate și cei ce au eșit din școala de poduri și șosele dela noi, au intrat și au rămas la stat ; ei nu au ținut seamă că unii au murit, alții au eșit la pensie, alții s'au apucat de antreprize, alții s'au dus în industrie sau la societăți particulare, alții au luat zestre și se ocupă de afacerile lor ; că streinii au plecat din țară în timpul crizei și că puțini s'au mai întors din ei, etc., etc. Dacă se făcea socoteală serioasă s'ar fi ajuns la concluziuni opuse ; s'ar fi grupat serviciile în cari a scăzut numărul inginerilor și s'ar fi separat în grupe căile ferate, unde este un spor mai mare !

5) Expunerea de motive mai dă argumente de ordin personal, la care nu am să spun ce ar trebui spus, căci voesc să evit personalități ; de asemenea nu am să spun nimic din ce se aude, ce se spune, ce se însinuează, ci mă voi baza numai pe ceea ce am văzut scris.

Expunerea de motive spune că s'au făcut «*multe nedreptăți*» fără să dea nici un exemplu. Ea spune numai că printre administrațiunile cari «*au suferit de acest neajuns*» al legii corpului tehnic sunt și căile ferate. Acolo nemulțumirile au atins probabil maximum din cauza nedreptăților făcute, de oare ce expunerea de motive arată că acolo s'a făcut de curînd o lege «*prin care inginerii ei sunt avansați și plătiți cu totul după altă clasificare decît aceia din corpul tehnic*». Acolo deci inginerii au reușit să fie scăpați de legea corpului tehnic ! Mari trebuie să fi fost nedreptățile făcute acolo ! Le vom arăta în numărul viitor al acestui *Buletin*, dar pînă

atunci nu ne putem explica un lucru. Dacă legea specială a căilor ferate a salvat pe inginerii de acolo de legea corpului tehnic, de ce acum expunerea de motive și proiectul de lege se mai ocupă de ei? De ce să se mai revină la modul de avansare și la salariile din legea corpului tehnic, cînd ei au acum o lege specială? De ce proiectul de lege nu i-a scos din corp ca să-i scape pentru totdeauna de el? De ce să mai vină inginerii de acolo pe la minister ca să vadă cînd se fac înaintările, cînd es decretele, cîți se fac la fiecare grad, etc.? De ce să mai vină cu cereri de recitificarea vechimei pentru că au stat în funcțiuni, dar nu au fost înscriși în corp, sau pentru că nu aveau leafa corespunzătoare gradului ce i-l dedia legea?

Iată o serie de întrebări la cari cei ce nu posedă asemenea legi speciale fericite nu pot răspunde! Bănuec însă că cei ce au făcut legea specială, nu au făcut-o pentru ca să plătească mai bine pe ingineri, nici pentru ca să-i avanseze mai repede; legea a fost făcută pentru personalul netehnic, și cu acea ocaziune s'a organizat și funcțiunile ingineresti. Prin acea lege nu se va mai da *leafa gradului*; ci *leafa funcțiunii* ce o îndeplinește inginerul; legea aceia subordonează dar gradul funcțiunii, iar nu funcțiunea gradului! Și dacă bănuiala aceasta o fi întemeiată, atunci se explică de ce proiectul de lege nu scoate pe inginerii dela căile ferate din corpul tehnic. Nu-i scoate pentru că nu le-ar conveni principiul de mai sus, după cum nu le-a convenit o deciziune ministerială, care subordona gradul funcțiunii, deciziune care a fost anulată. Pe baza proiectului de lege se poate ocoli legea specială. Cînd un director de serviciu găsește că un inginer nu poate fi înaintat în un grad decît după ce se va înainta de exemplu alți 10 mai buni, atunci acela are mijlocul să facă să fie el pus înaintea tuturor celorlalți, pe baza unui nou principiu al proiectului de lege și despre care vom vorbi în numărul viitor. Și cu modul acesta se vede că inițiatorii proiectului aveau interes să rămînă în corpul tehnic, cu toată legea specială fericită de care vorbește expunerea de motive!

Tot în acea expunere se arată că nedreptățile isbitoare care se făceau cu ocazia înaintărilor aduceau cu ele; «*plecarea din consiliu a unui fost inspector, șef de serviciu*» fără să ni se spună care inspector și de ce pleca. Un inginer, inginer-șef, sau inspector general cînd se retrage din corpul tehnic nu-și perde acest titlu, după cum nu și-l perde titlul un căpitan sau un general din armată,

cînd ese la pensiuă. Dacă acel șef de serviciu este un «*fost inspector*» reese că el nu mai are titlul de inspector, și deci nu mai există. Cred însă, că în asemenea cazuri erea mai creștinesc să nu se mai pomenească de supărările pe care le-a avut el în lumea aceasta, căci dacă el s'a supărat de cîteva ori pe inspectorii generali, de cîte ori nu s'o fi supărat pe inginerii lui, care li cereau să-i avanseze, cînd convingerea lui erea poate că nu merită! Omul în viața lui are fel de fel de supărări, cari trebuiesc însă date uitării după moarte! Noi însă nu putem uita că inițiatorii proiectului de lege au recurs și la acest argument extrem pentru a-și susține ideile lor, pe cari probabil nu le găseau în deajuns susținute prin celelalte argumente date pînă aci! Argumentul acesta în loc să mai întărească convingerea o micșorează. Dacă inițiatorii ar fi dovedit că marea majoritate a inspectorilor generali, în marea majoritate a cazurilor, pleacă supărați trîntind ușa de la sala consiliului, și că în bugetul ministerului este o sumă specială prevăzută pentru a repara acea ușa în fie-care an, atunci argumentul avea tîrie! Dar că a fost odată și odată un inspector care pleca supărat de la consiliu, nu este nicidecum un motiv pentru a se schimba o lege organică a unui minister!

În fine în expunerea de motive se mai dă ca argument și marea influență pe care o au unii inspectorii în consiliu. Din cauza acelei influențe, ereau servicii în cari, «*aproape toți inginerii ereau avansați imediat ce îndeplineau minimum de stagiu în un grad*» și aceasta «*numai grație persoanei ce conducea acel serviciu*». Nu ni se spune însă unde erea acel serviciu și cine îl conducea!

Mai întîiu de toate nu există serviciu în care să se fi întîmplat ceace spune inițiatorii proiectului de lege. Peste tot, la minister, la căile ferate și la direcția porturilor sunt ingineri nemulțumiți pentru neavansare; peste tot se găsesc ingineri cari au stat timp îndoit și întreit în acelaș grad de cît minimum cerut de lege, sau minimum de fapt. Ca secretar al *Societății politecnice* am avut ocaziunea să văd demisiuni din societate, după facerea tablourilor, venite de prētutîndeni.

Să vedem acum unde ar putea fi acel serviciu paradis, la care face aluzie inițiatorii proiectului de lege. Mai întîii nu poate fi la căile ferate, căci acolo neajunsurile corpului tehnic au adus legea specială de care am vorbit! Trebuie să fie în altă parte și anume acolo unde cel care conducea serviciul nu-l mai conduce. Serviciul

de studii și construcțiuni dela minister nu poate fi cel vizat, de oarece conducătorul aceluși serviciu stă acolo dinainte de punerea în aplicare a legii corpului tehnic. Rămîne ca acel fericit serviciu să fie în direcțiunea porturilor, unde de fapt s'a și schimbat cel care conducea direcțiunea. Concluzia aceasta concordă și cu faptul că inițiativa proiectului de lege nu pornește de acolo; mai mult încă, și dacă pornea, nu avea nici o șansă de reușită, întrucît în acea direcțiune nu sunt decît a zecea parte din inginerii din corpul tehnic, și aceștia nu ar fi putut să formeze nici odată «*marea majoritate a corpului tehnic*» care a cerut schimbarea legii! În fine mai sunt și oarecare documente scrise care întărăresc concluzia la care am ajuns. Să ne oprim dar la dînsa.

Acum însă, în loc ca această descoperire să ne lămurească, mai rău ne încurcă. Cum se face că după ce a plecat conducătorul cu acea influență din acea direcțiune, a mers mai bine ca pe cînd era dînsul! Anul acesta primul loc la gradul de inginer șef clasa I, primul loc la gradul de inginer șef clasa II, al doilea loc la inginer ordinar clasa I, și primul loc la inginer ordinar clasa I, au fost date la inginerii din direcțiunea porturilor!!

Inițiatorii proiectului de lege trebuie să fi rămas înmărmuriți cînd au văzut acest rezultat! Ei, cari sunt îmbibați de ideia *influențelor personale*, să vadă distrusă în acest mod toată explicația pe care o dedeau pentru nereușita și starea lor pe loc! Ei, care se vaită peste tot că nu au șefi cu influență, vad azi că serviciul care era fericit înainte, este fericit și azi, și cu un șef și cu altul!

Explicația rămîinerii lor în urmă, nu trebuie dar atribuită neinfluenței șefilor lor, ci altor cauze. Aceste cauze rezultă din cele ce a scris un inginer dela căile ferate la adresa inginerilor din direcțiunea porturilor: «*propoția la ‰ a celor meritoși este mai mare acolo ca în ori și se alt serviciu*». Asta-i adevărata cauză, și ea își are explicația: într'un serviciu cu mai puțini ingineri, unde nu e nevoie de angajat decît unul, doi pe an, și uneori nici unul ani întregi, se poate face mai ușor o selecțiune la admitere ca în serviciurile mari, cu mulți ingineri, und ești nevoit să ei pe cine îți vine înainte, iar cînd nu găsești nici de aceștia, să ei orice strein care vrea să vie! În seviceile în care se face selecțiune la admitere, selecțiune la înaintare, conducătorii lor nu poate să nu aibă influență, căci forța lor stă în forța subalternilor lor.

Dar se poate pune Întrebarea : de unde cunoaște inginerii dela căile ferate meritele inginerilor din direcția porturilor ? Cum se poate pronunța niște specialiști, care se ocupă cu o ramură modernă a inginerii, — căile ferate, asupra unei specialități care datează dela Fenicieni ! Răspunsul este simplu de dat. Fîndcă îi cunosc personal, fiind că foarte mulții din cei meritoși au plecat de la căile ferate la direcția porturilor. Ast-fel din cei patru care au fost avansați anul acesta în primele locuri la cele 4 grade, trei sunt veniți numai de cîți-va ani de la căile ferate ; dintre cei vechi, cari au înaintat mai bine, sunt mulți veniți tot de la căile ferate. Și cîtă bucurie n'a produs une ori plecarea lor de acolo ! Ei au deschis locuri unora și au scăpat de concurenți serioși, la unele funcțiuni, pe alții ! Dar inițiatorii proiectului de lege ar dori ca asemenea lucruri să fie permanente ; cînd unul pleacă din serviciul lor, ei ar dori să nu se mai audă, să nu se mai vorbească de dînsul ; să decadă necontenit, să cadă în Dunăre sau în Mare ! Cu modul acesta vor mai plecă și alți în aceleași condițiuni, și atunci, cu cît golul din sus va deveni mai mare, cu atît presiunile din jos vor putea împinge și pe cei ce nu au forță ascensională tehnică ! Din fericire însă, ingineri cu asemenea tendițe de camaraderie, sunt prea puțini și de prea mică acțiune, pentru ca asemenea dorințe ale lor să nu se sfărîme de marea colegialitate care domnește încă în corpul tehnic român și care îi formează azi adevărata lui forță.

Dar să mai privim chestiunea și alt-fel. Dacă proiectul ar deveni lege, cred oare inițiatorii lui că nu au să mai existe nedreptăți, că nu are să se mai supere inspectorii și că unii nu au să aibă mai multă influență ca alții ? Dacă acuma unul poate să ipnotizeze un mic parlament de 30, nu are să fie altă dată unul care să poată ipnotiza un parlament mai mititel ? Să luăm de exemplu ce are să se întîmple la căile ferate. Acolo am avea un parlament de 14 inspectori generali supț președenția Directorului General. Să presupunem că Ministrul a fixat 5 locuri la un grad, și că sunt 20 cari au vechimea. Credeți că atunci toți inspectorii au să fie mulțumiți, au să plece cîntînd și jucînd ! Faptul este că, și dacă ar fi unii nemulțumiți, dar nici unul nu are să mai plece supărat, căci care ar îndrăsnî să plece din camera de consiliu, trîntind ușa directorului general ! Acuma asemenea manifestațiuni erau posibile, căci inspectorul putea zice că s'a supărat pe inspectorii din altă parte, cari nu-i i-au în serios laudele aduse candidatului

său, dar de aci înainte ce ar mai putea să mai spuie? Pînă acum un inspector din o direcțiune putea să vorbească contra propunerii unuia din altă direcțiune, aducînd la cunoștința consiliului fapte pe cari le-a constatat mai înainte sau în anume ocaziuni, dar de acum înainte, poate să mai spuie cineva ceva, cînd Directorul lui general va spune că el e de o anume părere! Ce ar putea spune un inspector, de la minister, unui secretar general, care ar putea să fie un om politic, iar nicidecum inginer, cînd acesta i-ar cere să voteze pe un candidat, pentru care are destule recomandățiuni sau insistențe?

Este sigur că într'un parlament mare se pot distruge mai multe nedreptăți ca în unul mic, că în un parlament cu opoziție se pot lua hotăriri mai serioase ca în unul făcut numai din subalterni. De alt-fel, nedreptăți, supărări, influențe personale, retrageri, etc. se văd și în marile parlamente ale țărilor civilizate, cu toate că în ele se adună frunțașii națiunilor. În ele se produc lucruri și mai mari; scandaluri, bătăi, retrageri în masă; în cît din acest punct de vedere micul parlament tehnic român stă mai sus ca marile parlamente ale marilor țări.

Din cele ce am spus pînă aci se vede că despărțirea corpului tehnic în corpulețe mai mici, — fie numai pentru înaintări, nu este nici oportună, nici în interesul general al inginerilor. Cînd cineva va ști că în anume corpuleț îi va merge mai bine și va ajunge mai repede, se va duce acolo să ia un grad și va reveni în altul mai sus pus. Și aceasta va da loc la zizăanii și la nemulțumiri cu mult mai intense și justificate, de cît cele ce se ivesc azi cu ocazia înaintării inițiatorilor proiectului de lege.

În numărul viitor voi examina celelalte inovațiuni propuse.

(Va urmă).