

Din lucrările comisiunii de repartiziunea materialului rulant al fostei Monarhii Austro-Ungare.

de Inginer Șef A. Etchberger-Etcui.

(Urmare).

II*)

Pentru a învedera cât de greu era une ori să obținem în Comisiunea plenară modificarea sau abandonarea rezoluțiunilor vre-unui Sub-comitet venite în fața plenului pentru a obține ratificarea formală care era necesară pentru a deveni executorie, vom cita mai jos unul din cazurile multiple în care am intervenit, dar care e mai tipic și scoate mai în relief atât metodele complicate de lucru întrebuintate de comisiune, cât și ambiguitatea, de multe ori intenționată, în care erau redactate hotărârile și care putea avea urmări neplăcute dacă nu era relevată și modificată la timp.

Încă din 1920 primii delegați a unora din statele cari doreau o repartiziune cât mai laborioasă și cât mai lungă — pentru a nu fi deposezați prea de vreme de surplusul necuvenit de material rulant de care se folosesc în starea de tranziție, — au ridicat chestiunea rambursării cheltuelilor făcute de fiecare din statele participante cu reparațiunea și cu renovarea materialului rulant supus repartizării.

Pentru a face ca propunerea lor să fie luată în discuțiune acei delegați au repetat-o și i-au modificat textului de câteva ori până când a ajuns să aibă această formă cominatorie:

„Statul meu nu va executa repartiziunea ce va fi hotărâta „de comisiune, până ce nu va ști exact cum va fi despăgubit „de sumele ce le-a investit în repararea și mai ales în re- „novarea acelei părți din materialul rulant supus repartiziunei „care se găsește astăzi în posesiunea sa provizorie. Înainte „deci de a păși la resolvirea problemei repartiziunei, ca atare, „trebuiește resoltivă această chestiune prealabilă“.

*) In primul articol publicat în No. 11—12 din 1924 dădeam câte-va date asupra constituirei și funcționării comisiunii. Arătam în special că numărul mic al membrilor delegației noastre ne impunea de multe ori să nu putem participa la ședințele subcomitetelor, rămânând să ne valorificăm punctul nostru de vedere în adunarea plenară.

Datorită pe de o parte acestei forme cominatorii, care a intimidat pe president și neliniștit pe delegații cari doreau un succes cât mai rapid al repartiziunii; datorită pe de altă parte că lucrările propriu zise ale comisiunii sufereau o întârziere din cauză că iarăși se ivise — pentru a nu știu câta oară — o divergență în interpretarea textelor pe cari comisiunea trebuia să le aplice; și că, în consecință, se aștepta rezultatul apelului făcut în fața Comitetului de redacțiune al Tratatelor de pace, care își continua funcțiunile pe lângă Conferința Ambasadorilor... cât și datorită mai ales faptului că propunerea cerea numai punerea în discuțiune, fără să prejudice asupra fondului, Comisiunea decide să abordeze studiul acestei chestiuni și însărcinează comitetele L + W*) reunite să prezinte un raport.

Din punctul de vedere al întreținerii parcului de material rulant statele se împărțeau în trei grupe distincte:

Grupa I-a a statelor care posedau pe teritoriul lor atelierele necesare întreținerii, fie că teritoriile provenite din Monarchia Austro-Ungară erau înzestrate cu atelierele necesare (Polonia), fie că aceste teritorii nu posedau aceste ateliere, dar că ele erau de mică importanță față de teritoriul vechiu al statului în chestiune și deci materialul rulant respectiv se putea întreține în atelierele proprii. (Italia).

Grupa II-a a statelor care posedau pe teritoriul lor ateliere mai multe și cu o putere de repartiziune mai mare decât erau necesare pentru întreținerea parcului de material rulant aferent, din cauză că teritoriile acestor state provenite din Monarchia Austro-Ungară erau tocmai acelea în cari, din motive politice și strategice astăzi perimate, fuseseră concentrate aproape totalitatea atelierelor fostei Monarchii (Austria, Cehoslovacia și Ungaria).

Grupa III-a a statelor cari nu posedau pe teritoriul lor atelierele necesare pentru întreținerea parcului de material rulant aferent, pentru că teritoriile provenite din fosta monarchie erau lipsite de aceste ateliere, iar cele din țara veche erau insuficiente și în tot cazul distruse prin război. (România și Yugoslavia).

Între aceste două țări mai era încă o deosebire și anume: Yugoslavia încheiase încă din 1919 contracte mari cu fabricile Ungurești și un contract mai mic cu cele Austriace pentru întreținerea materialului rulant, care se făcea deci din 1919 și se făcea ieftin.

*) Vezi primul articol din No. 11 — 12 — 1924. În privința organizațiunii Comisiunilor de repartiziune.

România nu a încheiat decât în 1920 astfel de contracte, însă cu uzinele din Cehoslovacia și din Austria, dar contractele nu se executau decât în foarte mică măsură marea majoritate a vehiculelor rămânând neîntreținute și chiar nerevizuite.

Aceasta fiind situațiunea, cele două subcomitete s'au întrunit spre a studia chestiunea în primavara 1921. Întâmplarea a vrut ca în acel timp membrii delegațiunei noastre să mai primească și alte însărcinări la București, Roma, München, Paris și Salzburg fie din partea Ministerului Afacerilor Străine fie din partea Ministerului Comunicațiilor sau a Direcțiunei Generale C. F. R. Din această cauză nu au putut urmări cu asiduitatea cerută travaliul celor două subcomitete și rămânea să examinăm propunerile la trecerea lor în ședința plenară a Comisiunei.

Raportul comitetelor L + W către Comisiunea plenară în această chestiune stabilea niște principii cari îndreptățeau Comisiunea să tragă următoarea concluziune:

„L'acceptation du principe contenu sous 2) entraîne la conclusion que les véhicules rendus par un Eiat à un autre par suite de l'allocation définitive devront être rendus ou reçus dans l'état de marche (ou d'entretien) qu'ils avaient le 3. XI. 918 et que, en outre; une amélioration de cet état entraîne un crédit, une dépréciation une dette pour l'État livreur“. (Protocolul 79 al C. R. M. R).

Ar fi rezultat pentru România o sarcină financiară pentru toate vagoanele ce ar trebui predate altui stat, de vreme ce starea lor s'a înrăutățit de la Noembrie 1918 încoace. Ar mai fi rezultat de asemeni o sarcină pentru toate vagoanele ce ar urma să le primim din Cehoslovacia, Polonia, Ungaria sau Austria, căci ele se găsesc azi într'o stare incomparabil mai bună decât cea din 1918 deoarece atelierele foste ale întregii Monarchii au lucrat de atunci numai pentru vagoanele ce se găsesc astăzi în aceste state și nu pentru tot parcul de material rulant supus împărțirii după cum ar fi fost firesc.

Ar fi urmat deci să plătim pentru tot materialul rulant ce aveam să-l primim prin repartițiunea definitivă și ar fi urmat să plătim de asemeni pentru tot materialul rulant ce ar fi trebuit să-l cedăm altor state, având în vedere că ideea directoare a repartițiunei prevedea comasarea seriilor pe statei

Aceasta fiind situațiunea, trebuia să evităm cu ori ce preț ca România să fie adusă a plăti sume cari puteau deveni considerabile, de pe urma faptului că — cu toate bunele ei intențiuni — nu i-a fost posibil să repare la timp și să menție în bună stare materialul rulant rămas în teritoriile alipite și care e supus repartițiunei, și de pe urma faptului că nu-i va

fi nici odată cu puțință să rivalizeze cu Cehoslovacia, Austria sau Ungaria în a ameliora sau renova, în total sau chiar în parte, materialul rulant supus repartițiunii și aflat în posesiunea noastră provizorie.

Am fost deci siliți să atacăm, în ședința plenară, însăși bazele raportului comitetelor $L + W$, și să recurgem în exposeul nostru la o documentațiune de o aparență cât mai științifică spre a micșora astfel posibilitățile unei critici din partea adversarilor, și a ne adăposti interesele la adăpostul obiectivității hainei matematice, în care am îmbrăcat în special partea II-a a memoriului. Împărțisem memoriul nostru în trei părți:

Partea I-a: Protest și critica juridică (la 10 Iunie 1921).

Partea II-a: Critica tehnică și financiară și respingerea soluțiunii propuse (la 1 August 1921).

Partea III-a: Soluțiunile echitabile ce le recomandam în locul celor refuzate (la 21 Octombrie 1921 în vederea conferinței din Porto-Rose).

Reproducem mai jos partea a II-a a memoriului nostru pentru a învedera prin acest exemplu, luat la întâmplare și privind o chestiune oarecum secundară, lupta grea și poziția dificilă ce a avut uneori să susție delegațiunea Română pentru a face să-i triumfe tesa sau propunerile.

Și în cazul de față am avut câștig de cauză, deși el se prezentase la început ca unul din cele cu auspiciile mai puțin favorabile. Aceasta o datorim secționării memoriului și hainei algebrice cu care am îmbrăcat partea atingând responsabilitatea personală a delegaților în privința consecințelor financiare ce ar fi rezultat din adoptarea propunerilor subcomitetelor $L + W$, dar mai cu seamă *contra-atacului nostru prin care ridicam chestiunea repartizării mașinilor unelle din atelierele fostei monarhii. Această chestiune încă nu e rezolvată, dar nici nu va fi lăsată în părăsire. Vom reveni asupra ei în curând.*

Odată aceste propuneri doborâte, noi nu am avut intențiunea să reluăm chestiunea. Presidentul britanic ne-a cerut însă — înainte de deschiderea conferinței din Porto-Rose Oct.—Nov. 1921 — să-i presintăm o soluțiune echitabilă pentru ca lipsa ei să nu poată produce eventual un eșec al acelei conferințe. Am înaintat aceste soluțiuni în partea III-a a memoriului nostru, pe care o publicăm de asemeni mai jos, ea având oarecare importanță prin faptul că repune chestiunea iarăși pe terenul repartițiunii propriu zise, eliminând chestiunea prealabilă.

No. 894.

le 1 Aout, 1921.

A

*Monsieur le Président
de la Commission de Répartition*

Vienna.

1) Je me permets de vous remettre ci après la suite annoncée a notre mémoire No. 674 qui a eu pour objet de démontrer que :

1) Le traité de paix donne a tout héritier le droit de demander que les véhicules soient en bon état d'entretien au moment de leur mise en possession.

2) Les réparations nécessaires doivent être faites dans les ateliers de l'ancienne monarchie à la charge de l'avoir qui constitue son héritage.

3) Il ne peut être question d'imposer à aucun des successeurs l'obligation de payer les réparations dont les véhicules auront besoin, que si l'on prouve que cet État avait les moyens nécessaires pour les exécuter mais leurs a donné une autre destination.

2) D'autre part, les trois principes, pris comme point de départ dans les conclusions des comités $L + W$, peuvent à la rigueur passer comme équitables, à certains points de vue, s'il s'agirait simplement de conclure des arrangements sans qu'une ligne de conduite nous soit tracée pour cela : mais nous ne devons pas oublier que tout travail de notre commission et de nos souscomités ne peut jamais sortir du cadre que nous est imposé par le traité, sous peine de nullité. Or les trois principes des comités $L + W$ ne tiennent pas compte des intentions de l'art. 318 et vont jusqu'à contrarier le sens du Traité tout entier.

3) Nonobstant cela et admetant, pour le moment, que le traité n'existe pas, les trois principes contenus dans le rapport comun $L + W$ y sont suivis des considérations qui n'en sont nullement la conséquence logique.

En effet: on y trouve le principe 2):

„Par conséquent chaque Etat a le droit au même pourcentage en locos, voitures, fourgons aussi bien qu'en wagons „à marchandises, exploitables, dans sa part de l'allocation „finale, que celui qui existait le 3/XI/1918 dans les différents „groupes des véhicules sus mentionnés du stock entier de „répartition“.

Ce principe est suivi des considérations pratiques sur son application. Les voilà:

„Ce principe fut en général reconnu comme le plus juste „mais il fut immédiatement remarqué qu'à l'exécution effective de l'allocation finale, même avec la meilleure intention, „il ne sera pas toujours possible d'observer entièrement ce „principe, et par conséquent des différences s'élèveraient peut „être dans les Etats individuels en ce qui concerne les pourcentages des véhicules en état de marche en proportion à „ceux ayant besoin de réparation“.

„Ces différences peuvent être réglées par un crédit dans „les Etats qui reçoivent un plus grand pourcentage de véhicules ayant besoin de réparation qu'ils ne le devraient, et „par un débit dans les Etats qui en reçoivent moins qu'il ne „devraient“.

Nous constatons tout d'abord qu'il n'est question, aussi bien dans le principe que dans les considérations pratiques, sur son application, que des Etats *recevant* des véhicules; c'est à dire de la qualité de *receveur* de chaque Etat successeur.

En second lieu il n'y est question des crédits ou des débits d'un Etat recevant *envers la masse de la succession*, que comme d'un mal nécessaire, parce qu'il ne saurait être toujours possible de réaliser pratiquement ces dispositions. Le principe lui même n'a pas besoin de ce crédit, ou de ce débit, et celui-ci n'est qu'un moyen pour évaluer et compenser les différences inévitables, moyen qui pourra être remplacé par n'importe quel autre moyen assurant le même but. sans toucher par cela au principe même.

Mettons que le 3 Nov, 1918 il y avait 80% wagons en état de marche. Le principe est complètement satisfait, si après l'allocation, et après son exécution pratique l'Etat acquéreur A constate qu'il est devenu en réalité possesseur d'une quantité A' de wagons dont 0.8 A' en état de marche. Mais l'Etat

A reçoit la plupart de ces wagons des autres six Etats ; il est donc fort possible que le stock qu'il reçoit, de l'un ou de l'autre de ces Etats, ne soit pas divisé exactement en 0,20 avariés et 0,80% bons. La seule chose qu'importe est qu'à la fin de l'exécution de la répartition il soit possesseur de 0,80 A' wagons bons ; cela supposé, le principe 2) aura donc reçu satisfaction entière.

Si tel n'était pas le cas, il s'agit de trouver les moyens les plus simples qui nous permettent de faire les compensations nécessaires pour ne pas permettre que le principe soit faussé par suite des difficultés d'exécution pratique.

Nous démontrons plus loin qu'il y a des moyens beaucoup plus simples que les système de crédits et débits proposé, pour arriver à cela.

4) Le rapport $L + W$ contient ensuite le principe 3), que nous avons déjà repoussé dans la première partie de notre mémoire, et termine la partie générale par quelques considérations „supplémentaires“ qui y sont introduites comme conséquences du principe 2). Les voilà :

„L'acceptation du principe contenu sous 2) entraîne la conclusion que les véhicules rendus par un État à un autre, par suite de l'allocation définitive, devront être rendus ou reçus dans l'état de marche (ou d'entretien) qu'ils avaient le 3 Nov. 1918 et que, en outre : une amélioration de cet état entraîne un „crédit, une dépréciation, une dette pour l'État *libreur*“. (Protocole 79).

Il y est donc question d'analyser chaque wagon *individuellement*, de constater s'il y a une différence entre son état d'entretien de 1918 et celui d'aujourd'hui, et d'évaluer (en l'exprimant en chiffres d'une unité qui reste encore à définir) la valeur de cette différence.

On doit faire la somme des tous les nombres représentant (en unités que nous choisirons) la valeur de chaque wagon, de toute la masse de répartition.

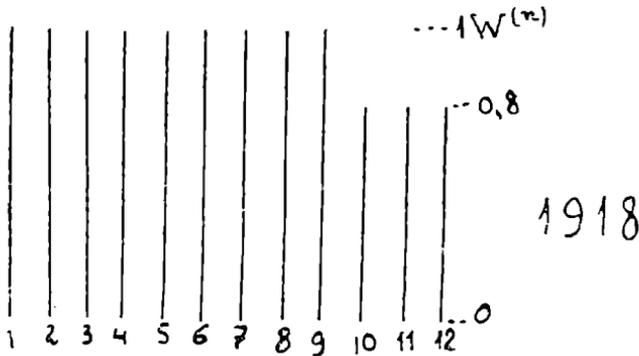
En rapportant la somme ainsi trouvée à la somme que nous obtiendront si chaque wagon était à l'état neuf, nous obtenons un rapport, qui exprimerait (toujours dans les unités choisies), la proportion des véhicules exploitables, rapportés au nombre total des véhicules de toute la masse de répartition, telle qu'elle existait le 3 Nov. 1918.

Après avoir fait ce travail assez remarquable il nous reste encore une tâche beaucoup plus compliquée à accomplir.

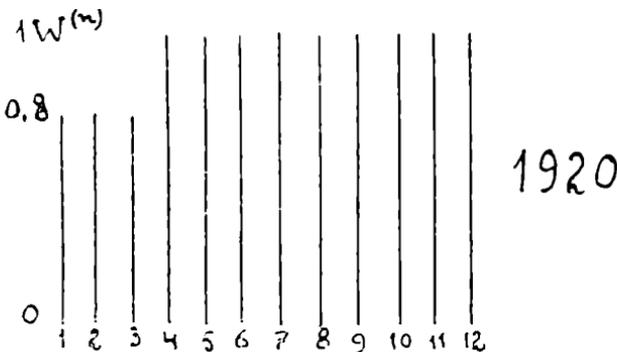
5) Mais avant de l'aborder faisons la remarque que le principe 2) du rapport $L + W$, ne nécessite nullement que les

mêmes véhicules soient rendus ou reçus individuellement dans le même état d'entretien dans lequel ils se trouvaient en 1918.

En effet représentons par des bâtons d'une longueur donnée la valeur d'un véhicule neuf; et par des bâtons plus courts les valeurs plus petites des véhicules à réparer. Pour simplifier supposons qu'il ne s'agit que de douze wagons, du même tipe, dont 3 seulement auraient besoin d'être réparés leur valeur étant chacune de 0,8 d'un wagon en bon état. La situation de notre parc de douze wagons serait donc celle ci:



La valeur totale du parc serait donc la surface occupée par les bâtons. C'est-à-dire la surface de notre grand rectangle moins le petit rectangle blanc. Il est évident que la surface reste la même si le petit rectangle blanc n'est pas passé à droite mais du côté gauche de la figure, ou même dans son milieu. L'image de la situation pourrait donc être aussi la suivante :



La surface occupée par les bâtons reste la même; la valeur totale du parc reste aussi invariable, par conséquent, la proportion des wagons exploitables est aussi la même.

Mais nous observons toutefois que le wagon No. 1 qui était bon en 1918, est avarié aujourd'hui, tandis-que le wagon No. 12 qui était avarié se trouve aujourd'hui en bon état.

La conclusion qui s'impose est donc celle que *pour que le principe 2) soit satisfait il n'est point besoin que chaque wg. soit dans le même état qu'en 1918*, mais que seulement l'ensemble de la valeur (au point de vue de l'état de marche) d'un parc de véhicules soit la même qu'en 1918. Le contenu de la considération „supplémentaire“ a cet égard n'est donc aucunement une conséquence du principe 2), mais d'un autre qui n'a pas été ni approuvé ni même discuté. C'est pas notre but de faire cela ici.

6) Nous passons donc outre en remarquant que, d'autre part, la même considération „supplémentaire“ introduit aussi une autre notion nouvelle, qui non plus ne ressort pas du principe 3) invoqué. Ce principe, aussi bien que les considérations pratiques sur son application, ne traitent que de l'Etat *recevant* des véhicules de la masse à répartir, comme nous l'avons déjà constaté.

Nulle part il n'y est question de la qualité de *livreur*, que chaque Etat doit avoir, vu que l'on fera une répartition avec commassation des séries dans les divers Etats; parceque le principe 2) n'a pas besoin de cette notion.

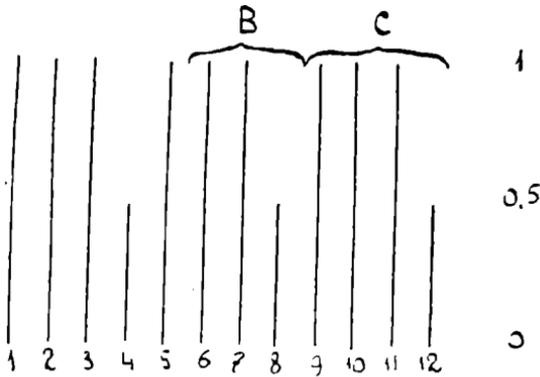
En effet, supposons que la masse de répartition est de 24 wagons, que cette masse doit être répartie entre les trois Etats A, B et C suivant les raisons de 3,2 et 1; cest-a-dire l'Etat A reçoit $\frac{3}{6}$; B, $\frac{2}{6}$ et C, $\frac{1}{6}$.

Supposons encore que le stock à répartir avait une valeur totale d'entretien de $\frac{7}{8}$ en 1918, c'est-a-dire que 18 wgs. étaient neufs et que 6 avaient une valeur de 0,5 chacun.

Après avoir déterminé quels étaient les wagons avariés et quels les wagons bons, supposons, que l'on ait procédé à la répartition. D'après le principe 2) chaque Etat doit recevoir :

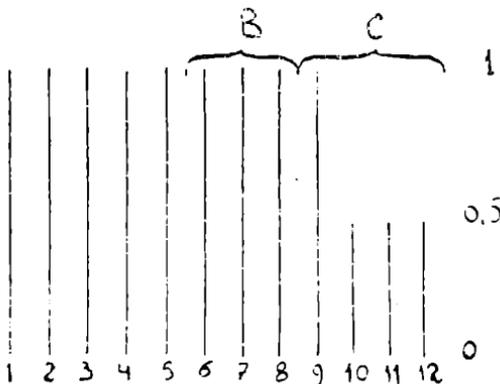
A	12	wagons	dont	3	avariés
B	8	„	„	2	„
C	$\frac{4}{24}$	„	„	$\frac{1}{6}$	„

Pour arriver à ce résultat on a décidé que l'Etat A, par exemple, doit recevoir les wagons 1-12 :



dont les wagons 6-8 doivent lui être livrés par l'Etat B, et les wagons 9-12 par l'Etat C. En outre les wagons 4,8 et 12 avaient en 1918 0,50 avaries, tous les autres étaient bons.

Supposons maintenant que l'Etat A reçoit effectivement par suite de la répartition ces wagons mais dans l'état suivant :



Il est très aisé de se rendre compte que son stock comprenant 3 wagons (de douze) qui ont une valeur de 0,50, la valeur d'entretien du stock entier est :

$$\frac{12 - 3 \cdot 0,5}{12} = \frac{10,5}{120} = \frac{6}{8}$$

c'est-à-dire la même proportion de véhicules en bon état que celle du stock entier en 1918, mais *sans que les wagons soient individuellement dans le même état d'entretien*. Ainsi le wagon No. 4, qui se trouve dans l'Etat même, était avarié en 1918, mais

est aujourd'hui en bon état ; de même le wagon No. l'Etat B devait livrer avarié a été livré en bon état, que les wagons 10 et 11 qui devraient être, livrés par l'Etat C en bon état, sont en fait avariés. On doit en conclure que le principe 2) peut être complètement satisfait *sans que la qualité de livreur des autres Etats intervienne dans son jeu*. Ce serait vraiment gaspiller le temps et l'énergie que de faire dans notre exemple toutes les opérations de débit et crédit, par individu, prescrites par la considération „supplémentaire“ dont nous allons démontrer plus loin l'immense complication et durée.

7) Il faut remarquer tout de suite que le nombre des combinaisons possibles, avec les données de notre hypothèse, pour lesquelles le principe 2) est entièrement satisfait sans qu'on doit recourir ni à l'état *individuel* du wagon, ni à la qualité de *livreur* de chaque Etat, est assez considérable.

Le nombre de ces possibilités croît d'une allure très rapide pour peu que les éléments du problème deviennent plus nombreux ; *il est presque illimité pour une répartition comme la notre* avec des centaines de milles véhicules et sept Etats participants.

8) Vu ces faits donc : que le principe 2) n'exige nullement la restitution de chaque wagon individuellement dans le même état d'entretien qu'en 1918, ni l'obligation pour l'Etat livreur de se soumettre à cette mesure, nous devons faire ressortir que ces dispositions sont les conséquences d'un tout autre principe que celui invoqué. Ce principe pouvait être formulé comme suit :

„Chaque Etat a droit au même pourcentage en véhicules „exploitables, dans sa part de l'allocation finale, que celui qui „*existe aujourd'hui dans le stock de véhicules se trouvant en sa possession*. Cella entraîne la conclusion qu'un Etat „recevant plus de véhicules qu'il n'en donne, a droit à un „débit de la part de l'Etat *livrant* ces véhicules, et inversement : „un Etat *livrant* plus de véhicules bons qu'il n'en reçoit „a droit à un crédit de la part de l'Etat qui les reçoit“.

En cherchant donc de trouver les raisons qui ont déterminé les comités $L + W$ a recommander les conséquences de ce principe, comme étant logiquement la suite du principe 2) - avec lequel elles n'ont aucun rapport, si ce n'est un d'opposition — nous sommes arrivés à conclure que ce ne pouvait être que le souci, très louable, d'éviter que l'Etat B qui avait réparé le wagon 8, le livre à l'Etat A sans rentrer dans ses frais.

C'est là une considération dont on doit sans doute tenir compte, mais il y a un très grand nombre de solutions simples possibles qui toutes permettent la réalisation entière du principe 2) en sauvegardant simultanément les intérêts des pays qui, comme B, devront livrer des véhicules par eux réparés ; sans nous obliger pour cela à renier le principe que nous même avons établi et sans nous obliger, non plus, de recourir à un système de la complication de celui envisagé par la considération „supplémentaire“ du rapport $L \div W$.

9) Pour nous rendre compte du degré de cette complication, reprenons le calcul là où nous avons été obligés de le laisser tantôt et tâchons de le poursuivre jusqu'au bout.

Mais ayant l'intention de traiter cette fois le problème dans toute son étendue l'usage des notations algébriques s'impose.

Soit :

$W^{(n)1}$ la valeur d'entretien d'un wagon neuf de la série 1,

$W_1^{(18)1}$ la valeur d'entretien du wagon No. 1 de la série 1, en 1918.

$W_1^{(21)1}$ la valeur d'entretien du même wagon en 1921.

$W^{(n)\alpha}$ la valeur d'un wagon neuf de la série α

$W_\beta^{(18)\alpha}$ la valeur du wg. β de la série α en 1918.

$W_\beta^{(21)\alpha}$ la valeur du même wagon en 1921 :

toutes ces valeurs d'entretien seront exprimées en tels unités que nous adopterions à cette fin.

Notons encore par :

$d_1^\alpha \dots d_\beta^\alpha$ les coefficients de réduction de la valeur d'entretien des wagons 1... β de la série α , dont on doit multiplier la valeur des wagons neufs pour trouver leur valeur en 1918,

$\Delta_1^\alpha \dots \Delta_\beta^\alpha$ les coefficients de réduction de la valeur d'entretien des mêmes wagons en 1921,

$\delta_1^\alpha \dots \delta_\beta^\alpha$ les coefficients de réduction dont on doit multiplier la valeur d'entretien d'un wagon de la série α en 1918, pour trouver sa valeur en 1921.

Nous comprenons aussi que les chiffres écrits en haut et à droite d'un autre signe n'auront la valeur d'une exponentielle que si ils seront précédés d'un trait qui aura une longueur égale à la largeur du symbole principal au dessus duquel il

est placé. (P. ex. : $\overline{W_\beta^{(18)\alpha}}_3$ signifie $W_\beta^{(18)\alpha}$ à la troisième puissance.)

Nous aurons donc les relations suivantes :

$$W_{\beta}^{(18)\alpha} = d_{\beta}^{\alpha} W^{(n)\alpha} \quad W_{\beta}^{[21]\alpha} = \Delta_{\beta}^{\alpha} W^{[n]\alpha} \quad W_{\beta}^{[21]\alpha} = \delta_{\beta}^{\alpha} W_{\beta} \alpha$$

10) Pour trouver, donc, la proportion des véhicules en bon état au nombre total des véhicules de la masse de répartition en 1918 — c'est-à-dire pour établir la valeur d'entretien de cette masse en 1918 — il faut d'abord examiner chaque wagon pour déterminer sa valeur (recte son coefficient de réduction) telle qu'elle était en 1918.

Nous arriverons à des chiffres tels que ceux-ci, par exemple, pour la Série I :

$$W_1^{(18) I} = 0,90 W^{(n) I} \quad d_1^I = 0,90$$

$$W_2^{[18] I} = 1,25 W^{[n] I} \quad d_2^I = 1,25$$

$$W_{\beta_1}^{[18] I} = 0,75 W^{[n] I} \quad d_{\beta_1}^I = 0,75$$

Nous ferons ensuite la somme de toutes ces valeurs réelles de 1918 et nous la rapporterons à la somme que nous aurions obtenue — pour la même quantité de wagons de la même série — si tous les wagons étaient neufs.

La première somme est :

$$W_1^{(18) I} + W_2^{(18) I} + W_3^{(18) I} + \dots + W_{\beta_1}^{(18) I} = \sum_1 \beta_1 W^{(18) I}$$

Le seconde est :

$$\beta_1 \times W^{(n) I} = \sum_1 \beta_1 W_{\beta_1}^{(n) I}$$

Le rapport cherché sera donc :

$$\frac{\sum_1 \beta_1 W^{(18) I}}{\sum_1 \beta_1 W_{\beta_1}^{(n) I}} = \rho^{(18) I}$$

$\rho^{(18) I}$ est donc le coefficient de réduction de la valeur d'entretien de toute la quantité des véhicules de la série I, telle qu'elle était en 1918, rapportée à l'état neuf ; c'est, dans un langage moins technique : la proportion des véhicules en bon état au total des véhicules de la série I qui existaient en 1918.

Mais ni le rapport $L + W$ ni la commission n'ont pas décidé de faire une répartition séparée pour chaque série; le rapport $L + W$, — notamment le principe 2 de celui-ci — parle de la proportion qui existait „dans les différents groupes“ qui sont: „locos, voitures, wagons postaux et de service, aussi „bien que les wagons de marchandises“.

Notre coefficient ρ^1 ne sera donc pas la proportion cherchée. Pour connaître le coefficient pour tous les wagons à marchandises, par exemple, il faudra répéter chacune des deux premières opérations que nous venons de faire, tant de fois qu'il y a de séries, les résumer et diviser les résultats à la fin.

Nous aurons donc la valeur réelle du rapport $\rho^{(18)\alpha}$ pour les séries I... α , de la manière suivante:

$$\rho^{(18)\alpha} = \frac{\sum_1^{\beta_I} W_{\beta_I}^{(18)I} + \sum_1^{\beta_{II}} W_{\beta_{II}}^{(18)II} + \dots + \sum_1^{\beta_\alpha} W_{\beta_\alpha}^{(18)\alpha}}{\sum_1^{\beta_I} W_{\beta_I}^{(n)I} + \sum_1^{\beta_{II}} W_{\beta_{II}}^{(n)II} + \dots + \sum_1^{\beta_\alpha} W_{\beta_\alpha}^{(n)\alpha}}$$

symboliquement cela s'écrit:

$$\rho^{(18)\alpha} = \frac{\sum_1^\alpha \sum_1^{\beta_\alpha} W_{\beta_\alpha}^{(18)\alpha}}{\sum_1^\alpha \sum_1^{\beta_\alpha} W_{\beta_\alpha}^{(n)\alpha}}$$

11) En déterminant de la sorte la valeur du coefficient $\rho^{(18)\alpha}$ nous avons donc établi d'après le principe 2) la règle suivant laquelle les différents Etats doivent être pourvus de matériel en bon état d'entretien lors de l'allocation. Si l'on alloue à un Etat recevant R, par exemple, un nombre de r séries ayant chacune β_r wagons, il doit toujours d'après le principe 2) recevoir les wagons en tel état que la valeur d'entretien de son parc soit = $\rho^{(18)\alpha} \times \beta_r \times r \times \sum_1^r \frac{W^{(n)r}}{r}$

C'est-à-dire que l'expression suivante soit une équation:

$$\sum_1^r \sum_1^{\beta_r} W_{\beta_r}^{(21)r} - \rho^{(18)\alpha} \cdot \beta_r r \sum_1^r \frac{W^{(n)r}}{r} = \varphi_R$$

La condition est donc: $\varphi_R = 0$.

Si cette expression n'est pas nulle, mais si elle a une valeur différente de 0, soit $\varphi_R \pm 0$, l'Etat recevant ou acquéreur R, aurait un crédit ou un débit envers la masse successorale suivant que φ_R est > 0 ou < 0 .

12) Maintenant après avoir donné la forme mathématique — rigoureusement exacte — au principe 2, nous pouvons consta-

ter qu'il est nécessaire de connaître aussi la valeur de $\sum_1^r \sum_1^{\beta_r} W_{\beta_r}^{(21)r}$ pour pouvoir déduire la valeur de φ_R . Pour cela il est nécessaire de connaître la valeur $W_{\beta_r}^{(21)\alpha}$ de chaque wagon.

La valeur actuelle d'un wagon peut être déterminée de deux façons: en rapport avec l'état neuf ou en rapport avec la valeur de 1918.

La première manière est de beaucoup la plus facile car il s'agit simplement d'examiner aujourd'hui chaque wagon et de constater la différence entre son état actuel d'entretien et celui d'un wagon neuf en répétant les opérations que nous avons du faire quand il s'agissait de déterminer la valeur en 1918, du même wagon.

Nous aurons donc, d'après nos notations:

$$W_{1\alpha}^{(21)\alpha} = \Delta_{1\alpha} W^{(n)\alpha}$$

la valeur du coefficient $\Delta_{1\alpha}$ sera donc obtenue en évaluant numériquement le rapport

$$\frac{W_{1\alpha}^{[21]\alpha}}{W^{(n)\alpha}} = \Delta_{1\alpha}$$

Si l'on désire suivre la seconde manière ce sera théoriquement la même chose:

$$W_{1\alpha}^{(21)\alpha} = \delta_{1\alpha} W_{1\alpha}^{(n)\alpha} \therefore \frac{W_{1\alpha}^{(21)\alpha}}{W^{(n)\alpha}} = \delta_{1\alpha}$$

Mais pour que cela soit possible il serait nécessaire que les agents, chargés de faire le relevé de l'état actuel d'entretien de ce wagon, soient en possession du relevé indiquant son état d'entretien en 1918. Mais cela n'est, pratiquement pas possible — car il faudrait un nombre énorme d'exemplaires pour chaque relevé, et chaque agent devrait être muni d'une bibliothèque de 150.000 relevés, s'il était question seulement du parc autrichien. On doit donc se résigner à établir la quantité $\delta_{1\alpha}$ en passant par les deux autres $d_{1\alpha}$ et $\Delta_{1\alpha}$ seuls pratiquement saisissables. Donc:

$$W_{1\alpha}^{(21)\alpha} = \Delta_{1\alpha} W^{(n)\alpha}$$

$$W_{1\alpha}^{(21)\alpha} = \frac{1}{d_{1\alpha}} W_{1\alpha}^{(18)\alpha} \therefore W_{1\alpha}^{[21]\alpha} = \frac{\Delta_{1\alpha}}{d_{1\alpha}} W_{1\alpha}^{[18]\alpha}$$

Ceci c'est la valeur actuelle *en fonction* de la valeur de 1918.

D'autre part, supposant que c'est le rapport $\Delta_{1\alpha}$; qui ne serait pas saisissable et que nous serions avisés seulement aux quantités δ_1 et d_1 c'est-à-dire à déterminer la valeur actuelle *a l'aide* de celle de 1918, la valeur actuelle du wagon 1α serait :

$$W_{1\alpha}^{[21]\alpha} = \delta_{1\alpha} \cdot d_{1\alpha} \cdot W^{[n]\alpha}$$

En connaissant les différents manières d'établir la valeur actuelle de chaque wagon nous pouvons procéder, maintenant, à déterminer la valeur de tous les wagons alloués à l'Etat R ; c. a. d. la valeur de l'expression :

$$\sum_1^r \sum_1^{\beta_r} W_{\beta_r}^{[21]r}$$

En choisissant le procédé *a l'aide* de la valeur de 1918 nous aurons :

$$\sum_1^r \sum_1^{\beta_r} W_{\beta_r}^{[21]r} = \sum_1^r \sum_1^{\beta_r} \delta_{\beta_r} \cdot d_{\beta_r} \cdot W^{[n]r}$$

13) En tenant donc compte du fait que la masse de répartition autrichienne (pour ne parler provisoirement que d'elle), contient 150.000 wagons à marchandises, et que, conformément au principe 2), l'on devra faire cette évaluation pour chacun des Etats participants à la répartition, et que pour chaque wagon il y aura 2 quantités à établir (la valeur du coefficient de réduction d en 1918 envers l'état neuf et ensuite la valeur du coefficient δ en 1921 envers l'état de 1918) nous obtiendrons 2 fois 150.000 coefficients, c'est-à-dire 300.000.

Nous ne devons pas oublier toutefois que, pour la détermination de chaque coefficient d ou δ nous aurons besoin encore au moins de 3 opérations (détermination de $W^{(18)}$, détermination de $W^{(n)}$ et rapport $\frac{W^{(18)}}{W^{(n)}}$). Cela nous mène à $3 \times 300.000 = 900.000$ opérations. Mais la valeur d'entretien $W^{(18)}$ d'un wagon doit aussi être établie d'après 3 ou 4 criteriums. Je cite comme exemple le „*Zustand Befund*“, adopté par la C. R. pour la D. W. I., sans plus parler de ce que certains criteriums pourraient être affectés d'un coefficient d'importance. Nous aurons donc comme nombre total des opérations : $(4 + 1) \times 900.000 = 4.500.000$, seulement pour arriver à déterminer, pour tous les sept Etats, le premier membre de l'expression $(\varphi_R)^7$. Pour le second membre nous avons à évaluer le nombre des opérations nécessaires pour

établir la valeur de $\rho^{[18]\alpha}$ et ensuite des opérations nécessaires pour l'expression $\beta_r \times r \times \sum_1^r \frac{W^{[n]r}}{r}$

Pour $\rho^{[13]\alpha}$ nous avons noté par α le nombre des séries — il est de 90 pour le parc autrichien — et par β_α le nombre des individus de chaque série. Nous pouvons aisément nous rendre compte que $\sum_1^r \sum_1^{\beta_\alpha}$ demande tant d'opérations combien de wagons il y en a, c'est-à-dire 150.000; pour chaque wagon nous avons encore $W^{[13]}$ qui comporte $3 \times (4 + 1) = 15$ opérations, cela nous fait un total de $15 \times 150.000 = 2.250.000$ opérations.

Pour l'expression $\beta_r \times r \times \sum_1^r \frac{W^{[n]r}}{r}$ la valeur maxima — vu qu'il y a tout au plus 7 Etats, et $r \leq \alpha = 90$ séries — nous obtiendrons $(1 + 1 + 1) \times (90 + 1) \times 7 = 21 \times 91 = 1911$.

C'est un chiffre sans importance, vu la grandeur des autres, et nous n'en tiendrons pas compte dans nos calculs.

Nous voyons par conséquent, que pour l'application, au parc des wagons à marchandises autrichien seulement, du principe 2) proprement dit — sans parler des considérations „supplémentaires“ —, il est besoin d'effectuer $4,500.000 + 2,250.000 = 6,750.000$ opérations arithmétiques distinctes, sans parler du travail préalable assez compliqué qui est nécessaire pour évaluer les facteurs qui composent la valeur d'entretien d'un wagon et à les exprimer en chiffres de l'unité que nous devons choisir pour cela; travail qui ne peut pas être évalué.

14) Le nombre de opérations ne changerait pas si nous avions admis comme connues la dépréciation des wagons en 21 envers 18 et celle de 21 envers l'état neuf. Nous aurions eût pour la détermination de $\rho^{[13]\alpha}$;

$$\sum_1^\alpha \sum_1^{\beta_\alpha} W_{\beta_\alpha}^{[13]\alpha} = \sum_1^\alpha \sum_1^{\beta_\alpha} \frac{\Delta \beta_\alpha}{\delta \beta_\alpha} W^{[n]\alpha}$$

Il y aurait eût nécessité de 4,500.000 opérations pour $\rho^{[18]\alpha}$ et seulement de 2,500.000 pour l'expression $\sum_1^r \sum_1^{\beta_r} \frac{W^{[21]r}}{\beta_r}$ l'ensemble restant toujours de 6,750.000.

15) En nous décidant de ne pas faire intervenir l'état de 1918 dans l'évaluation de $W^{[21]}$, mais d'en borner l'usage à la détermination de $\rho^{[18]\alpha}$, nous pouvons réduire le nombre des

opérations à 4,500.000 puisque le premier membre de l'expression φ_R aurait la forme :

$$\sum_1^r \sum_1^{\beta_r} W_{\beta_r}^{[21]r} = \sum_1^r \sum_1^{\beta_r} \Delta\beta_r W^{[n]r}$$

et qu'il n'y a qu'un seul coefficient de réduction $\Delta\beta$: le premier membre de l'expression φ_R ne demande que 2,225.000 opérations tout comme le second $\rho^{[18]}\alpha$. Malheureusement le principe 2) ne nous permet pas de profiter de cette simplification, pourtant d'une remarquable ampleur.

16) Cela nous donne déjà une indication pour le tableau que nous avons devant nous si nous essayons de voir un peu clair, quelles seront les conséquences de la considération „supplémentaire“ qui introduit encore d'autres données dans le problème :

Si un Etat livreur L doit livrer λ_R series, de β_{λ_R} wagons chacune, a l'Etat R, la considération, „supplémentaire“ prescrit que l'on doit établir pour chaque wagon la différence.

$$W_{\beta_{\lambda_R}}^{[18]\lambda_R} - W_{\beta_{\lambda_R}}^{[21]\lambda_R} = \psi_{\beta_{\lambda_R}}$$

Si $\psi_{\beta_{\lambda_R}} > 0$ est positif, c'est-a-dire le wagon est aujourd'hui dans un état d'entretien plus mauvais qu'en 1918, la valeur de $\psi_{\beta_{\lambda_R}}$ doit être portée au débit de l'Etat L, et au crédit de l'Etat R.

Si $\psi_{\beta_{\lambda_R}} < 0$ est négatif, c'est-a-dire le wagon est aujourd'hui dans un état meilleur qu'en 1918, la valeur de $\psi_{\beta_{\lambda_R}}$ doit être portée au crédit de l'Etat L et au débit de l'Etat R.

Donc en dehors des sept chiffres de débits ou de crédits $\rho^{[18]}\alpha$ envers la masse successorale, qu'on doit inscrire dans 28 colonnes de débit ou de crédit, il y aura encore $2 \times 7 \times 6 = 84$ colonnes de débits ou de crédits des sept Etats l'un envers l'autre. Dans ces colonnes les valeurs de $\psi_{\beta_{\lambda_R}}$ doivent être inscrites individuellement. — Chaque $\psi_{\beta_{\lambda_R}}$ comportant une opération pour être connu il s'agit de savoir quel sera le nombre des wagons transférés.

Vu que notre répartition s'effectue sur base de la commassation des séries différentes dans les différents Etats successeurs, le nombre des wagons à transférer devient, du chef de ce fait, beaucoup plus grand qu'à une répartition où il n'y aurait à transférer que la différence entre ce qu'un Etat possède déjà et entre ce qu'il lui soit alloué définitivement.

On ne peut pas faire une grande erreur en évaluant à 60% le nombre des wagons à transférer, soit $150.000 \times 0,6 = 90.000$ wagons. A trois opérations pour chaque wg. (première: déterminer ψ ; seconde: débit L; troisième: crédit R) nous aurons encore 270.000 opérations à ajouter.

Finalement nous obtenons, pour résultat final de notre essai d'évaluer le nombre des opérations nécessaires, pour l'application, seulement au parc des wagons à marchandises autrichiens, du principe 2) et des considérations „supplémentaires“ un total de $6.750.000 + 270.000 = 7.020.000$ opérations arithmétiques distinctes. Nous répétons encore une fois que dans ce chiffre ne sont pas comprises les recherches, évaluations etc. pour déterminer la grandeur des divers facteurs, qui composent la valeur d'entretien d'un wagon, ni les opérations nécessaires pour les exprimer en chiffres de l'unité, que nous allons choisir, pour mesurer les états de marche, ou d'entretien, d'un wagon, ce travail restant insaisissable pour tout essai d'évaluation.

Nous remarquons encore, simplement pour être complets, que d'après l'interprétation de M. M. les Experts en locos il y aura non pas un seul φ_R mais deux, c. a. d. un φ_R all à l'occasion du travail fait au sein de la C. R. pour arriver à une allocation, et un second φ_R ex après l'exécution *definitive* de la répartition ordonnée par la C.R.

Il est aisé à constater que, dans l'hypothèse qu'on adoptera ce procédé, le nombre des colonnes de crédits et débits sera le même qu'auparavant (112), mais que le calcul fait jusqu'à présent se rapportant seulement à φ_R , devenu φ_R all, il y aurait lieu à ajouter encore 4,500,000 opérations nécessaires pour la déterminations du premier membre de l'expression φ_R ex le second membre n'étant pas variable, et par conséquent, ne donant lieu à aucun calcul supplémentaire.

Cela nous porterait à 11.520.000 opérations, mais nous ne voulons pas dire que nous considérons cette éventualité comme inévitable.

17) Nous n'avons pas non plus l'intention de nous compléter en évaluant, ici, le nombre des fonctionnaires et des heures de travail (en le transformant ensuite en jours, mois et années de travail) qu'on devrait utiliser pour exécuter ces 7.020.000 opérations et pour remplir les 112 colonnes de débit et crédit, ce qui d'ailleurs ne serait possible de le faire qu'en supposant que toutes les données pour tous les wagons soient établies à l'heure voulue, avec le degré d'exactitude que nous admettons pour la marche de la répartition toute entière, qu'elles arrivent à notre bureau à l'époque prévue et qu'il n'y

aurait dans tout ce travail ni acroc possible, ni contestations, des données fournies, ni controverses, interprétations ou tout autres empêchements qui retardent, ou rendent plus difficile, un travail comme celui-ci. Les considérations exposées jusqu'à présent suffissent complètement pour nous donner l'intuition — si ce n'est pas l'image — de l'effort d'exactitude et de celui de promptitude demandé à tous les agents extérieurs des chemins de fer des sept Etats successeurs ; de la grandeur de l'appareil bureaucratique nécessaire ; de la marche et durée de ces opérations, ainsi que de l'effort organisateur nécessaire pour sa mise en marche.

Cella suffit pour démontrer l'énorme complication et les frais vraiment épouvantables que comporte le procédé que nous venons d'analyser.

La question qui se pose est celle de savoir si le but, que nous envisageons en adoptant ce procédé, justifie une dépense de moyens, temps et énergie telle qu'en sera la conséquence et, si non, s'il n'y a pas moyen d'arriver au même résultat en employant des moyens beaucoup plus simples, plus rapides et moins coûteux.

Nous sommes d'avis que le but proposé ; — c'est-à-dire : d'éviter que les Etats livreurs L donnent les wagons par eux réparés sans rentrer dans leurs frais — est vraiment digne de tous les efforts nécessaires pour l'atteindre, mais nous avons déjà remarqué qu'il y a plusieurs procédés plus simples, et surtout plus rapides et plus économiques, pour établir cette garantie et pour arriver à sauvegarder les intérêts des Etats

Nous nous proposons de démontrer cela dans un troisième et dernier mémoire à ce sujet que nous allons vous faire parvenir le plus tôt qu'il nous sera possible :

pour Le Délégué de Roumanie

Le délégué adjoint.

Ing. A. ETCIU

* * *

No. 1172

A

*Monsieur le Président
de la Commission de Répartition*

Vienne.

Je m'empresse de vous remettre ci dessous la troisième (et dernière) partie de notre memorandum au sujet des frais de réparation et d'entretien du matériel roulant de la masse de répartition.

Vu que le procédé proposé par le rapport $L + W$, est trop long et de beaucoup trop couteux — comme nous l'avons démontré dans la seconde partie de notre mémorandum — il s'agit de trouver un moyen simple qui garantisse suffisamment les Etats qui ont fait des dépenses pour la mise en état de marche des véhicules, contre les dommages qui leur seraient causés du fait que ces véhicules doivent être cédés à d'autres Etats, par suite de la répartition.

Il en existe plusieurs, tous très simples (surtout dans l'application). Mais nous devons bien faire ressortir que nous n'avons pas la liberté absolue du choix. Comme membres d'une Commission instituée pour l'exécution d'une partie des Traités de Paix, nous avons le devoir de régler nos actions de telle sorte qu'elles ne portent aucune atteinte, aux autres parties des mêmes Traités. De même, lorsque les problèmes que nous étudions nous tentent à attaquer la résolution des questions qui, bien qu'étant des conséquences logiques des premiers, ne nous ont pourtant pas été confiées explicitement, nous avons le devoir de nous assurer si elles n'ont pas fait l'objet d'une stipulation expresse dans l'une des parties du Traité qui ne nous concernent pas.

Dans notre cas, nous sommes obligés de nous rendre compte si le traité prévoit (ou non) un réglément précis des dépenses faites par un Etat acquéreur des biens de l'ancienne Monarchie, pour l'entretien ou l'amélioration des ces biens, à l'occasion de cette acquisition.

En examinant donc la Partie IX, (Clauses financières) du Traité de St. Germain nous trouvons à l'article 208 cinquieme alinéa la clause suivante:

Dans le cas d'un Etat acquereur conformément au present „article, et sans qu'ils soit porté atteinte aux dispositions de „l'article 203 concernant la dette gagée, *il sera déduit de la „valeur portée au crédit de l'Autriche, et au débiit dudit Etat „d'après l'alinéa précédent, la part de la dette non gagée „de l'ancien Gouvernement autrichien, mise à la charge dudit „Etat acquéreur en vertu dudit article 203, et corespondant, „dans l'opinion de la Commission des réparations, a des „dépenses faites sur les biens et propriétés acquises. La „valeur à déduire sera fixée par la Commission des réparations d'après tels principes qu'elle jugera équitables“.*

Il apparaît donc que toutes les *dépenses faites sur les biens et propriétés acquises*, dont les frais d'entretien et de mise en état constituent sans aucun doute l'exemple le plus classique, font l'objet d'une stipulation précise de la Partie IX du Traité de St. Germain.

L'alinéa 5 de l'art. 208, nous fournit en somme, les quatre données principales ci-dessous :

a) Les dépenses faites sur les biens transférés doivent être déduites du débit de l'Etat qui les a supportées (et par conséquent aussi du crédit de l'Autriche).

b) Cette déduction doit se faire du chapitre de la *dette non gagée*, mise à la charge de cet Etat.

c) Que c'est à la Commission des Réparations d'apprécier la part de la dette non gagée, qui *correspond*, dans l'opinion de cette commission, aux dépenses faites.

d) Que la dite Commission a toute la latitude de fixer les principes d'après lesquels sera fixée la valeur à déduire.

En examinant ces données nous constatons qu'elles reposent sur quelques principes et considérations générales qui forment la base du Traité de Paix. Ainsi :

1) Il y est admis que toute dépense faite sur l'ensemble des biens à transférer doit être déduite du crédit de l'Autriche, c. a. d. que ces dépenses sont à la charge de la masse de succession. (Ceci est strictement conforme aux principes de droit qui régissent toute succession privée et doit sans doute être applicable aussi à la répartition du matériel roulant).

2) Il est supposé que la part de la dette non gagée mise à la charge de l'Etat acquéreur est plus grande que les dépenses faites sur les biens acquis.

3) Il est établi qu'il n'y aura des comptes ouverts qu'entre l'Autriche et la masse des réparations d'une part, et chaque Etat acquéreur (ou participant aux réparations), isolément, d'autre part.

Tels étant les faits dont nous devons tenir compte dans la recherche d'une solution du problème que nous nous avons posé, nous pouvons maintenant procéder à l'examen des solutions qui paraissent ne pas porter atteinte à ces conditions.

Première Solution. Les Etats acquéreurs des véhicules appartenant à l'ancienne Monarchie (autrement dit, les Etats participants à la répartition de matériel roulant), qui ont fait des dépenses pour la réparation et l'entretien des véhicules après l'armistice et avant la répartition définitive, communiqueront à la Commission des Réparations un relevé contenant les sommes dépensées pour tous les véhicules réparés ou entretenus par eux.

La Commission vérifiera les chiffres présentés d'après les méthodes qu'elle décidera d'employer et fera la réduction de la part de la dette non gagée, mise à la charge de ces Etats, correspondant aux dépenses supportées.

L'Etat qui a fait des dépenses reçoit donc par cette voie

la valeur équivalente, et pour la répartition les véhicules apparaissent comme n'étant pas grevés individuellement d'aucune charge. On peut donc procéder à la commassation des séries sans être aucunement entravé par la question des frais d'entretien ou de mise en état de marche, que l'un ou l'autre des Etats participants, a été à même de faire pour les véhicules.

Le matériel roulant se répartit dans l'état d'entretien ou il se trouve au moment de la répartition définitive.

Si, par suite des travaux effectués par l'un des Etats, la valeur du matériel est augmentée, cet Etat reçoit la contre valeur correspondante d'après le procédé de l'art. 208 (5-eme alinéa).

Si par suite du manque de moyens nécessaires pour assurer la réparation ou l'entretien des véhicules, le matériel roulant a aujourd'hui une valeur moindre, la perte est supportée par toute la masse successorale.

Il ne peut donc être question que des comptes entre la masse successorale et les Etats participants.

Toutefois dans l'hypothèse d'un Etat détenant avant la répartition définitive une portion de ce matériel roulant, et possédant en même temps une partie des ateliers de l'ancienne Monarchie, nous croyons que c'est oeuvre sage et morale à la fois que de vérifier si cet Etat a bien donné à ces ateliers l'emploi qui leur a été destiné. Pour envisager un cas extrême il apparait comme réelement inadmissible que cet Etat n'assure pas, dans les limites des moyens dont il dispose, l'entretien des véhicules qu'il detient. En pareille situation, si par exemple l'Etat en question, au lieu d'utiliser les usines pour la réparation du matériel roulant, les aurait transformés en fabriques d'armes ou de jouets, il est très concevable que la Commission des réparations, fasse payer à cet Etat la diminuation de valeur de la masse successorale dont il a été la cause. Mais cet paiement ne saura être ordonné que s'il y a mauvaise volonté évidente et il n'aura lieu qu'envers la masse successorale (ou envers la masse des réparations).

A aucun moment il ne saurait être question de faire ouvrir des comptes entre les Etats successeurs.

En tout cas, en ce qui concerne la répartition, le problème reste extrêmement simple, car la solution de la question des dépenses faites doit avoir lieu devant un autre forum : la Commission des réparations, ou — d'après les clauses du Traité sus mentionnées — elle ne nécessite aussi qu'une procédure très simple.

Il est évident que certains des Etats successeurs préféreraient une solution, qui leur permettait d'imposer leur conditions aux Etats qui reçoivent d'eux les véhicules, ou bien n'ont pas eû la possibilité de pourvoir, dans la même proportion qu'eux, à l'amélioration du matériel roulant à leur charge. Ce sont surtout les Etats se trouvant aujourd'hui en possession de presque la totalité des ateliers de l'ancienne Monarchie. Mais ce ne serait qu'acroître l'injustice qui existe déjà, que de déférer à cet désir. En effet, la distribution des ateliers de matériel roulant sur le réseau des voies ferrées de l'ancienne Monarchie, a été fait d'après des considérations politiques et stratégiques lesquelles ne peuvent pas être acceptées comme justes par les Etats successeurs, car elles ont eû pour effet que certaines régions — regardées, politiquement comme moins sûres, ou stratégiquement trop exposées ont été laissées complètement dépourvues d'ateliers.

Il en resulta que, pendant la période de transition jusqu'à la répartition définitive, les Etats qui ont reçu les régions dépourvues d'ateliers n'ont pas eu la possibilité de pourvoir à l'entretien normal des véhicules dont ils sont les gardiens, tandis que les Etats où se trouvent les ateliers de l'ancienne Monarchie, ont eû la possibilité non seulement de pourvoir à leur entretien normal mais aussi de faire des grands travaux d'amélioration des véhicules se trouvant chez eux. Comme exemple il suffit de citer la Tchécoslovaquie laquelle a pu réduire chez elle à 8^o/_o le nombre des wagons à réparer, tandis que la moyenne pour tous les Etats successeurs est de 18^o/_o; uniquement grâce à la circonstance que c'est sur son territoire que sont situés la plupart des plus puissants ateliers de l'ancienne Monarchie, et dont la destination primordiale était d'assurer l'entretien d'une quantité de véhicules beaucoup plus grande que la cote part revenant à ce pays du fait de la répartition définitive. C'est encore la T. S. qui a proposé de procéder à une nouvelle répartition partielle anticipative des locomotives, en appuyant cette proposition par la considération que la T. S. a exécuté son programme de remplacer par des foyers en cuivre les foyers de tôle, des locos se trouvant chez elle et elle désire avoir à sa disposition une nouvelle quantité de locomotives, qu'elles puisse aménager, pour ne pas être forcée de ralentir ou même d'interrompre le travail dans ces ateliers.

Dans des situations matériellement analogues permettant les mêmes prouesses se trouvent la Hongrie et l'Autriche.

Pendant la période de transition durant laquelle le parc de matériel roulant de l'Ancienne Monarchie est une propriété

indivise de tous les successeurs, ce serait une injustice de réserver l'utilisation des ateliers respectifs seulement aux véhicules se trouvant sur les réseaux des Etats ou sont situées les ateliers. Ce serait en effet une incongruité la création d'un régime indivis pour les véhicules sans étendre cette indivision sur les moyens assurant l'entretien de ces véhicules. Aussi le Traité de Paix n'est pas tombé dans cette erreur et il contient la disposition connue, imposant à la Commission de Répartition la tâche de „régler les arrangements nécessaires pour „assurer leur réparation dans les ateliers autrichiens“. Un rapport de la Commission des Ports, voies navigables et voies ferrées, précise que ces „dispositions provisoires“ devaient durer „jusqu'à ce que les nouveaux Etats seraient dans la position „de créer leurs ateliers indépendants dans leurs propres territoires.“ Malheureusement la Commission de Répartition n'a pas été à même de s'occuper efficacement de ce problème jusqu'à présent.

Ce serait donc doublement injuste de sanctionner d'abord par notre silence le régime de transition actuel et de permettre ensuite justement aux Etats bénéficiaires de la situation d'imposer leurs conditions aux autres Etats, que l'on a privé des moyens d'entretien des véhicules confiés à leur garde.

C'est donc aussi pour ces considérations d'équité et de morale, que l'on ne peut pas admettre l'institution d'une comptabilité entre les Etats successeurs, ou le paiement des différences éventuelles, directement entre les Etats intéressés deux à deux ; car ces considérations viennent d'ajouter un fondement moral aux stipulations du Traité d'après lesquelles il ne peut exister qu'une seule catégorie de comptes : entre la masse de succession (ou des réparations) d'une part, et chacun des Etats successeurs d'autre part.

Il apparaît donc que quelque soit le système employé par nous. s'il en résulte que des véhicules devant être cédés, ont fait l'objet d'une dépense de l'Etat qui les a administrés, cet Etat ne peut être dédomagé que selon le procédé contenu au 5-eme paragraphe de l'art 208 (St. Germain).

Cette condition, ce repère, que nous ne devons pas perdre de vue, pendant nos recherches, restreint considérablement le nombre des solutions admissibles.

Il en est une qui s'impose d'elle même.

Deuxième Solution. Les Etats ayant fait des dépenses pour l'entretien de certains véhicules, désirent ne pas se débarrasser de ces véhicules, qu'en échange d'une récupération immédiate des sommes dépensées. Le moyen de récupération prévu à l'arf. 208, est avec des effets trop lointains pour

être agréée de bon coeur, si l'on peut trouver mieux. Beaucoup des Etats en question préféreraient garder les véhicules. Et nous voila ammenés à examiner le motif qui impose à ces Etats de rendre ces véhicules malgré leur désir.

Cet motif est le principe directeur de la première répartition partielle des wagons : chaque véhicule doit être alloué à l'Etat qui possède son atelier d'atache. La raison invoquée pour le choix de cet principe directeur était que l'on assure de la sorte la possibilité que cet véhicule soit réparé et maintenu dorénavant en bon état d'entretien ; ce qui ne saurait être réalisé que dans son ancien atelier d'attache.

Il est évident que ce principe directeur n'a pas été l'objet d'un choix particulièrement heureux. Car sa plus importante conséquence doit être que les Etats qui ont reçu les régions dépourvues d'ateliers — par suite des considérations politiques ou stratégiques, directement opposées aux intérêts présents et futurs de ces Etats — seront finalement privés, lors de la répartition définitive, des véhicules dont ils disposaient pendant le régime de transition et de propriété indivise. En outre il ne ressort pas clairement pourquoi un véhicule réparé avec des sacrifices parfois appréciables, par un Etat qui ne possède pas son atelier d'attache n'en saurait être aussi maintenu en bon état de marche ; et c'est encore moins clair, comment l'atelier d'attache pourrait-il pourvoir à l'entretien de ce véhicule s'il n'a été redonné à la circulation qu'au prix d'une réparation modifiant la caractéristique même de son type.

Il apparait donc que, au point de vue de la possibilité d'entretien, un Etat peut bien garder les véhicules qu'il a mis en état de marche au prix des réparations couteuses.

En rapprochant donc cette constatation du fait que les difficultés qui font l'objet de notre examen sont dues exactement à la circonstance que des pareils véhicules doivent être cédés par les Etats qui les ont réparés, nous sommes à même de déduire que la seconde solution est la suivante :

Il parroit necessaire et suffisant de choisir comme principe directeur de toute répartition, partielle ou définitive, l'idée d'inclure dans la part de chaque Etat les véhicules réparés par lui, et dont la mise en état de marche n'a pas été obtenue qu'en échange des dépenses appréciables.

Les autres véhicules peuvent faire l'objet d'une commasation des séries, si cela est possible. Leur transfért doit se faire dans l'état même d'entretiee ou ils se trouvent au moment de la répartition.

Seront toutefois responsables envers la masse succésorale, et seulement envers elle, les Etats dont la mauvaise

foi en ce qui concerne l'entretien des véhicules à leur charge, est manifestement prouvée, en tant que l'état d'entretien des véhicules cédés par ces Etats est inférieur à celui qu'il était possible d'obtenir avec les moyens ordinaires des réseaux attribués à ces Etats.

Dans cette solution, tout comme dans la première, les véhicules transférés n'apparaissent pas grevés d'aucune charge individuelle résultant à la fois de leur état d'entretien et de l'identité de leur gardien responsable. Aucune autre donnée que leur valeur ne doit pas être communiquée par nous à la Commission des réparations.

Nous devons encore reléver que cette solution évite à la fois, et les graves inconvénients du système envisagé par le Comité $L + W$, et l'antipathie des certains Etats envers le procédé qui nous est imposé par l'article 208, car elle est très simple et nous dispense d'avoir à appliquer l'article 208 sans y apporter, en même temps, aucune atteinte.

Troisième Solution. On est tenté d'envisager comme possible ou même probable l'éventualité, que la part de l'allocation finale d'un Etat soit plus petite que le nombre des véhicules qu'il pourrait réclamer, pour les avoir réparés. Avant de démontrer que le cas ne peut pas se présenter — vu les données, de notre répartition — il suffit de constater qu'en pareille occurrence la solution serait une *solution mixte*. L'on appliquera la seconde solution pour tous les véhicules pouvant être inclus dans la part de cet Etat, et la première solution, pour le reste des véhicules réparés par lui mais transférés à un autre Etat parceque excédant la part du premier.

Mais cette éventualité ne peut pas se présenter. En effet, nous savons que la proportion des véhicules à réparer est de 18, soit en chiffre rond de 20⁰/₀, pour l'ensemble des véhicules des Etats successeurs et que cette proportion existait, à quelque unités près, aussi dans les différentes portions de la masse à répartir, constatées le 12 Sept. 1920 dans les pays les plus défavorisés.

Admettons, donc qu'un de ces Etats ait fait réparer tous les véhicules à réparer de chez lui c'est à dire toute la cote de 20⁰/₀. C'est déjà une première impossibilité, car nous avons vu que le pays le plus favorisé durant cette période de transition, en ce qui concerne, les moyens d'entretien n'a quand même pu réduire que de 18 à 8⁰/₀ le stock des véhicules à réparer, au cours des deux années (Nov. 1918 — Sept. 1920) que ces moyens d'entretien ont été réservés à l'usage exclusif des véhicules se trouvant sur ses réseaux. Et encore n'est-il pas certain qu'au moment de la séparation le pourcentage

des véhicules à réparer était réellement de 18⁰/₀ dans ce pays, car c'est un fait généralement connu qu'au jour ou la guerre prit fin la plupart des véhicules à réparer se trouvaient massées aux alentours immédiats des théâtres de guerre, soit justement dans les territoires qui à dessein ont été laissées sans ateliers par les gouvernants de l'ancienne Monarchie.

Le hasard, que l'on invoqua pour expliquer la cumulation de tant d'iniquités n'était donc pas si aveugle que l'on est porté généralement de le croire, mais il apparaît plutôt comme étant encore l'un des effets de la politique de l'ancien Empire.

Pour ce qui nous préoccupe maintenant il suffit de constater que le pays le plus favorisé n'a pu réparer que moins de 10% du stock existant chez lui, en deux années.

Mais supposons quand même qu'un Etat arrive à réparer toute la quantité de 20%, jusqu'à répartition définitive. Pour que la seconde solution ne soit plus applicable il serait nécessaire que la côte part de l'un ou l'autre des Etats successeurs soit plus petite que 20% de la quantité de véhicules se trouvant aujourd'hui sur ses réseaux.

Mais ce cas ne se présente pas : pour aucun des Etats successeurs l'on ne peut pas affirmer qu'il détient à présent une quantité de véhicules cinq fois plus grande que sa cote-part à allocation définitive. Cela reste vrai même si l'on introduit dans la comparaison non seulement le matériel du parc commun existant aujourd'hui sur les différents réseaux, mais aussi les quantités constituant les prises de guerre légitimes qui ne font donc pas partie de la masse à répartir.

Il faut en conclure que la troisième solution (mixte) ne devra généralement pas être appliquée car le cas pour lequel elle est construite ne peut pas se présenter.

Elle trouvera toutefois application dans des circonstances isolées, comme par exemple : la répartition d'un nombre restreint de véhicules spéciaux etc. et c'est pour ce motif que nous l'avons mentionné quand même ici.

Les trois solutions exposées jusqu'à présent peuvent nous suffire. Il y en a sans doute d'autres encore, mais dont la simplicité est moins indiscutable ou moins apparente, quoi que étant toujours de beaucoup plus simples que la solution analysée dans la seconde partie de notre mémoire. Il n'est plus nécessaire de les mentionner, d'abord par ce qu'elles devront céder le pas devant les trois solutions ci dessus, et ensuite pour pouvoir terminer et présenter se mémoire encore avant la réunion de la conférence de Portorose — ainsi que vous nous l'avez demandé expressément, Monsieur le Président, vu que la question pourrait y être mise en discussion.

Nous n'avons plus qu'a nous excuser que des multiples charges — la plus part toujours dans l'intêret de l'acceleration de travaux de la Commission de Repartition — nous avaient tenu éloignés de Vienne si longtemps et nous avaient empêchés de rédacter et de vous présenter cette dernière partie de notre mémoire au sujet du réglément des dépenses faites pour l'entretien ou la mise en état de marche des véhicules appartenant à la masse à répartir.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*pour Le Délégué de Roumanie,
le Délégué Adjoint*

Vienne, 21 Octobre 1921

Ing. A. ETCIU

* * *

Este de notat că acum la repartițiunea definitivă făcută de comisiune — în noua ei alcătuire din Iulie 1923 — s'a aplicat o soluțiune care purcede aproape întocmai de la soluțiunea II-a din partea a III-a a memoriului nostru și anume : S'a renunțat a se mai face o repartițiune bazată pe comasarea diferitelor serii în state diferite și s'au lăsat pe loc toate vehiculele cari în timpul posesiunii provizorii au fost reparate sau modificate de statul care le avea în pază. S'au evitat deasemeni încrucișările de vehicule neexpediindu-se decât excedentele țărilor cari posedau mai mult decât cota ce li se cuvenea, țărilor cari urmau să primeasca cantitățile ce le lipseau.

Acest lucru precum și faptul că frumoasele propuneri ale raportului *L + W*, cari fuseseră adoptate de ședința plenară (Protocolul 79) în lipsa delegațiunei române, nu au mai fost urmate de nici o măsură de execuțiune, ci au rămas literă moartă, servește nu numai spre a dovedi valoarea succesului obținut în acest caz particular, dar permite și o apreciere asupra eficacității metodelor întrebuițate de delegațiunea noastră cât și asupra rolului ei în ședințele plenare ale Comisiunei de Repartițiune.

Acest rol a devenit și mai preponderent în faza a doua a organizării comisiunei (toamna 1923) când, eliminându-se presidentul britanic, s'a încredințat președinția delegațiunei austriace, sediul comisiunei fiind în Viena, iar vicepreședinte — și de fapt conducătorul real — fiind ales D-l Ing. Insp. G-ral Z. Christodorescu, delegatul României.

Spre sfârșitul repartițiunei, delegațiunea austriacă, crezându-se lezată în interesele ei, a depus de fapt mandatul pre-

sidențial și atunci președinția a revenit D-lui Z. Christodorescu, care a condus comisiunea până la terminarea lucrărilor ei.

Trebuia relevată importanța rolului jucat de delegațiunea română în Comisiunea de Repartițiune, pentru că în toate comisiunile și conferințele de după războiu organizate de Conferința Ambasadorilor sau de Societatea Națiunilor pentru „perfecționarea păcii“ este singura comisiune unde *cuvântul României a jost ascultat* cu adevărat. Ar mai face o excepțiune în acest senz și Conferința Economică din Porto-Rose (Nov. 1921) unde Delegațiunea română a obținut un admirabil succes de stimă și frumoase rezultate de ordine morale, dar rezultatele ei au fost contestate tocmai în țară la noi — probabil din motive personale asupra cărora nu trebuie insistat.

Situația României în comisiunea de Repartițiune a fost deci unică.

Am ținut să menționăm în aceste considerațiuni finale, excepționalitatea acestei situațiuni, pentru că ea se datorește mai cu deosebire circumstanței că interesele României au fost încredințate unei persoane reprezentative a corpului nostru ingeneresc mai vechiu confirmându-se astfel încă odată adevărul că din toate corpurile organizate ale statului nostru, corpul nostru tehnic este acela care oricând și în orice împrejurare a adus țării foloase mai multe atât pe terenul realizărilor imediate cât și pe acela mai ideologic al satisfacțiunilor de ordin moral.

Ing. A. ETCIU