

## Concesiunea Strussberg.\*)

(Descrierea ei făcută de marele patriot ION GHICA)

Pe la anul 1868, răposatul doctor *Strussberg*, cunoscut în toată Europa pentru fecunditatea sa genială în materie de combinație și grupări de cifre, cere dela Guvernul Român, și i se acordă, concesiunea construcțiunii, împreună cu exploatarea unui drum de fer în România. Acel drum de fer avea să fie cu totul conform dispozițiilor convenite la Dresda la 11 și 16 Septembrie 1865, între Direcțiunile Societăților de drum de fer germane.

Consortiul *Strussberg* se obligă a construi liniile care duc : 1) dela Roman prin Tecuci la Galați, cu ramura dela Galați prin Brăila, Buzău, Ploiești la București ; 2) dela București la Pitești, Slatina, Craiova la Turnu Severin și Vârciorova ; și 3) dela Buzău prin Focșani la Adjud, această din urmă linie fiind facultativă pentru Guvern.

La lungimea acestor linii se mai adăoga 10% pentru liniile de garaj, în total o lungime de 908 km. cu un material rulant de 110 locomotive (sau o locomotivă de fiecare 9 kilometri) și de 500 vagoane (câte un vagon de persoane și trei de mărfuri de fiecare 2 kilometri).

Linia Roman prin Tecuci la Galați și ramura Tecuci-Bârlad să fie terminate în trei ani ; linia dela Galați prin Brăila, Buzău, Ploiești la București să fie terminată în doi ani și jumătate ; și cea dela Pitești, Slatina, Turnu Severin la Vârciorova în trei ani.

\*) Suntem într'o perioadă de timp în care se simte o mare dragoste pentru Concesionări de lucrări, exploatări, etc. Amintirea fericirilor aduse țării sau comunelor de marile Concesiuni acordate streinilor s'a cam pierdut. E bine ca ele să mai fie înprospătate din timp în timp, pentru ca aceia care le propun, sau le studiază, sau le fac să se gândească mult și bine înainte de a le încheia. De aceia am crezut necesar a reproduce acest articol.

I. Ionescu

Capitalul pentru înființarea acestor linii se fixa la suma de 370.000 lei de fiecare kilometru, sumă în care erau cuprinse toate: exproprierea pământurilor, costul construcției și materialului, cheltuielile generale toate și plata dobânzilor pe tot timpul cât dura construcțiunea. Statul român garanta capitalului o dobândă de  $7\frac{1}{2}\%$  și o amortizare de 1% pe an, sau 20 350 franci pe an de fiecare kilometru. Plata acestor anuități, având a se începe a se plăti de Stat din ziua terminării liniilor sus citate.

Capitalul necesar se forma prin obligațiuni subscribe de Statul român și de concesionar, însă confecționate și emise de acest din urmă și pe contul său. Capitalul era garantat în întregul fond al drumului de fer și în anuitatea de 18657880 franci, plătitoare pe tot anul, pe o durată de 90 ani, socotiți din ziua terminării liniilor, adică dela anul 1871 până la anul 1961.

Concesionarului i se da dreptul să negocieze și să emită obligațiunile după cum îi va conveni, sau treptat sau de odată, cu singura îndatorire de a depune valoarea lor într'o ladă de fer în păstrarea unui delegat al Guvernului Român, concesionarul având facultatea a scoate sumele necesare pentru lucrări, cumpărături de material și plăți de cupoane, pe singura arătare a impiegaților săi.

Printr'această combinație, deși linia se executa cu bani după efecte iscălite și garantate de Statul român, totuși se da concesionarului dreptul de stăpân absolut pe acele linii pe timp de 90 ani, asigurându-i un venit curat de cel puțin 18675880 franci pe tot anul.

Ceva mai curios!

După tabelele de amortizare 1% pe an, calculat cu dobânda de  $7\frac{1}{2}\%$ , se plătește capitalul în mai puțin de 40 ani, astfel că anuitatea de 18675880 franci pe an plătia regulat dobânda de  $7\frac{1}{2}\%$  și stingea capitalul până în 1931; cu toate acestea se acorda consortiului Strussberg dreptul de a urma a se percepe pe tot anul cel puțin câte 18000000 dela 1931 înainte, încă 30 ani, până la 1961. Astfel, peste beneficiile ce concesionarii erau să realizeze din construcțiune, primind un preț nominal de 270.000 franci de kilometru, lucrare care nu valorează în efectiv nici 100.000 franci, li se mai acordă în vărsări anuale succesive mai mult de o jumătate de miliard (559.736.400 franci), sume, care calculate cu dobânzile lor de  $7\frac{1}{2}\%$ , dela anul 1931 până la anul 1961, se suiau la mai mult de 2 miliarde. O frumoasă avere în perspectivă pentru urmași: nepoții și strănepoții doctorului Strussberg și Consortiu.

Concesiunea aceasta era ceva cu totul nou și numai po-

menit în anele economice și financiare, și prin urmare era peste putință să nu aducă complicațiuni și perturbări.

La Decembrie 1870 lucrările nu erau încă săvârșite nici a opta parte și obligațiunile iscalite de Statul român dispăruse mai toate din lada de fer și fusese înlocuite cu efecte streine, a căror valoare era problematică; într'atât în cât la finele anului 1870 doctorul Strussberg nu găsea cu ce să plătească couponul scăzut și neputința plății era afișată la Bursa Berlinului. Scandalul era prea mare ca să mai poată fi tănuț, și Guvernul român, care până atunci tot tăgăduia starea lucrurilor, a fost silit să o dea pe față.

Era neputință materială de a mai merge înainte, lucrările încetase cu totul și toate cugetările erau în căutarea unei soluțiuni.

Pentru Guvernul român soluțiunea indicată era rezilierea Concesiunii. Convențiunea conținea un caz de reziliere, unul singur în adevăr; acel caz era când linia Galați, Brăila, Buzău, Ploești până la București nu ar fi terminată până în doi ani și jumătate; și era imposibilitate materială de a se îndeplini această condițiune, atât că timpul ce rămânea până la Noembrie 1871 era scurt, cât și pentru că concesionarul nu putea găsi banii necesari pe efectele cu care înlocuise obligațiunile luate din lada de fer. Guvernul român nu avea de cât să aștepte scadența termenului, care sosia peste câteva luni; și la Noembrie 1871 era să fie în tot dreptul de a rezilia și a lua asupra-i, conform convențiunii, toate lucrările făcute, după o estimațiune dreaptă; și era să fie liber, sau să continue lucrarea în regie, sau să o concedă la o companie de constructori. Dar în loc de a adopta această cale a preferit a trece concesiunea unei Societăți anonime, patronate de bancherul *Bleichröder*. Și iată condițiunile în care s'a format acea societate, și care a fost mecanismul operațiunilor sale.

1. Obligațiunile Concesiunii Strussberg fiind foarte căzute, ele s'au putut cumpăra de Societatea formată; și-i convenea să le extragă și să le înlocuiască cu acțiuni de ale sale, de o valoare egală capitalului primitiv, și a le înlocui cu acțiuni pe care le-a numit *acțiuni primitive*.

2. La valoarea primitivă de 245.280.000 franci mai adaogă acțiuni noi de ale Societății de o valoare de 48.000.000 franci numite *acțiuni de prioritate*, cu dobânda de 8%.

3. Mai emitea obligațiuni tot de ale noii Societăți pentru suma de 47.500.000 franci cu dobânda de 6%.

4. Primia și un avans de 9.520.000 franci dela Stat, bani pe care Statul îi lua cu împrumut dela Casa de Depuneri.

Prin aceste adaose însemnate, Capitalul în răspundere a

Statului român se suia la 354.032.573 franci, de unde nu fusese de cât 245.260.000 franci, adică o răspundere nouă de 106.772.573 franci.

Societatea formată pe aceste baze a putut lesne conceda terminarea lucrărilor Companiei Franco-Austriace *Staats-Bahn*, Societatea acționarilor rezervându-și numai operațiunile financiare.

La anul 1880, deși liniile erau de mai mulți ani în deplină exploatare, de și Statul român plătia regulat și cu exactitate în tot anul, completând cu bani din vistierie diferența dintre venitul curat al drumului de fer și anuitatea de 18.657.880 franci convenită, cu toate acestea *acțiunile primitive* erau atât de căzute ca și obligațiunile Strussberg, în cât se puteau cumpăra prea efitin, sau poate că nici nu eșise prea multe din lăzile Comitetului. Astfel că Societatea a găsit un avantaj însemnat a propune guvernului român conversiunea titlurilor acțiunilor, atât a celor *primitive* cât și a celor de *prioritate*, îndatorindu-se a procura Guvernului de la început :

1. Cel puțin jumătatea din totalitatea acțiunilor primitive, schimbându-le pe obligațiuni de ale Statului român pe 60 de franci suta nominală și dobânda de 6%.

2. A-i mai procura cel puțin jumătate din totalitatea acțiunilor de prioritate pe preț de 133 și 1/3 franci suta nominală, schimbându-le tot în obligațiuni de ale Statului român, purtând dobânda de 6% ca și celelalte.

3. Atât obligațiunile Societății de 47.500.000 cât și 9.520.000 franci de la Casa de Depuneri rămânând în sarcina Statului.

Combi-națiunea aceasta avea un avantaj însemnat dând Guvernului român o putere mare asupra drumurilor de fer ; căci după legea prusiană voturile în Adunările generale se contează după numărul acțiunilor, în cât Guvernul dobândia astfel chiar în ziua d'întâiu majoritatea ; dobândia direcțiunea și supraveghierea liniilor și după toată probabilitatea chiar puțința de a transporta scaunul Societății de la Berlin la București.

Admițând, cum era probabil, că toate acțiunile erau să vie la conversiune, Guvernul putea cu o emisiune de obligațiuni de 217.000.000 franci pe 6% amortizabile în 44 ani, să devie desăvârșit proprietar pe toate liniile de la Roman până la Vârciorova.

Convențiunea propusă mai adăoga la cele 217.000.000 încă 20.000.000 franci destinați a pune liniile în cea mai bună stare. Și astfel rescumpărarea se făcea deplină cu 237.500.000 franci, sumă în care se afla cuprins și comisionul bancherilor însărcinați cu conversiunea.

În consecința acestei convențiuni, care a fost o combinație nenorocită pentru România, suma rămasă astăzi \*) de plătit este de 236.115.000 franci în loc de 248.712.673 franci din Concesiunea Strussberg de la 1868 și de 354.032.573 franci din transacțiunea Bleichröder de la 1872. Osebit de această însemnată scădere, numărul anilor de plată a anuităților s'a redus de la 90 la 65, adică cu 25 până la 1924.

Această soluțiune a fost foarte avantagioasă, atât pentru Societatea acționarilor, cât și pentru Guvernul român, de și a plătit cu 245.000.000 o lucrare care nu a costat de cât 90.000.000.

Serviciul anual al datoriei contractate pentru liniile Roman, București, Vârciorova, figurează în buget \*\*) cu cifra de 14.677.600 franci pe an, de unde era mai înainte de 18.657.880 franci; o reducere de aproape 4.000.000 franci pe an cu o scădere în timp de 25 ani.

\*) Scrierea e din 1884.

\*\*) În 1834.