

Rețeaua principală de căi ferate secundare

(Conferință ținută la Societatea Politehnică, în seara de
3 Mai 1884 de D-1 C. P. OLĂNESCU *)

— — —

Domnilor,

În această întrunire a noastră, ne propunem a vă arăta necesitatea ce se simte pentru urgența înființare a unor noi linii de drum de fer, care, cu cele deja votate de Corpurile legiuitoare, completează rețeaua principală de căi ferate secundare; asemenea vom căuta a arăta care este, după noi, modul de construcțiune care ar fi cel mai rațional de adoptat pentru fie-care din aceste linii, și în fine vom trage în câte-va linii planul financiar ce credem mai nemerit pentru realizarea acestei rețele.

Ast-fel vom fi conduși a vorbi și noi despre calea largă și calea strâmtă, asupra cărora mult s'a vorbit, mult s'a scris. Aceasta nu ne va împedica a expune francamente ideile noastre, căci este bine ca toate opiniunile să se producă; din ciocnirea lor, numai se poate face lumina. De alt-minterea cunoaștem cu toții astă-zi puțin valoare a opiniunilor, ori câtă valoare ar avea autorii lor, când ele sunt în opozițiune manifestă cu fapte bine constatate.

Domnilor, căile ferate secundare, a cărora utilitate nu se mai pune astă-zi de nimeni la îndoială, sunt, după noi, de o importanță, dacă nu superioară, dar cel puțin egală, cu aceea a rețelei principale. Aceasta din urmă servește mai cu seamă comerțului și industriei exploatate pe o mare scară; comunică cu streinătatea și atinge mai toate principalele noastre orașe, centre de comerț. Această rețea este foarte utilă pentru a transporta de la un oraș la altul produsele noastre agricole sau industriale. Dar, pentru a profita de această înlesnire, acele produse trebuie aduse la unul din orașele deservite de rețeaua principală. Și lipsa de șosele, de poduri, scolurile motivate numai de nepracticabilitatea unor drumuri naturale, cresc prețul de transport al productelor și îngreunează debitarea lor;

*) Publicat în *Buletinul Societății Politehnice* No. 4 din anul 1885, și apoi în broșura aparte.

ast-fel că proprietarii se văd siliți a păstra produsele lor, ne având un instrument de transport care să le permită atingerea unui centru de consumațiune, unde debitarea ar fi lesnicioasă și avantajoasă.

Lipsei acestui instrument de transport trebuie să atribuim lipsa de progres în agricultura noastră: proprietarul, care nu găsește debușeu pentru a debita în mod avantajos produsele sale, nu poate suporta nici cheltuețele necesare pentru ameliorarea industriei sale agricole,

Sunt la noi, domnilor, o mulțime de puncte propice pentru stabilire de usine și de fabrici, care ar desvolta prosperitatea țării; dar industrialii și capitaliștii, cari ar fi dispuși a angaja banii lor în aceste industrii, se văd siliți a renunța, pentru ca în acele părți lipsesc căi de comunicațiune viabile pentru transportul produselor la centrele de consumațiune.

Ne este dar absolut necesar crearea căilor secundare de comunicațiune care să silioneze țara în toate sensurile, și să lege între dânsule bogățiile naturale din țară cu șoselele eczistente și cu rețeaua principală de căi ferate. Și această necesitate devine cu atât mai urgentă cu cât ultimile noastre legi economice, votate de corpurile legiuitoare tind spre crearea micii proprietăți. În adevăr dacă un proprietar mare, de mai multe mii de pogoane, ar putea crea pe proprietatea sa, drumuri de exploatațiune care să o lege cu șoselele eczistente, sau cu rețeaua de căi ferate, un proprietar mic din contră, care n'are de cât câte-va pogoane, rămâne cu totul în imposibilitate de a vinde produsele sale, îndată ce colțul său de pământ se află mai depărtat de o cale de comunicațiune viabilă. Și nu cred, domnilor, că mă înșel, făcând înaintea d-lor voastre afirmațiunea că $\frac{2}{3}$ din țară se află în aceste condițiuni.

În căile ferate secundare este dar salvarea industriei noastre agricole; în existența lor vom găsi puterea de a lupta cu cerealele noastre pe piețele mari de consumațiune, de unde produsele altor țări mai mari, mai bogate și mai diligente ne înlătură în fiecare an. Și numai prin înflorirea industriei noastre agricole vom putea ajunge la desvoltarea bunei stări materiale a populațiunii care este tot de o dată unul din factorii cei mai activi ai civilizațiunii unui popor. Și aci ne aducem aminte un cuvânt adânc al unuia din profesorii noștri cei mai simpatici dela Școala Centrală. Vorbindu-se de școli, el ne zicea: «*Si vous voulez que le peuple fréquente vos écoles, donnez lui d'abord le bien*

être matériel, afin qu'il puisse sentir le besoin de s'instruire». 1). Școalele vor rămânea dar goale pe cât timp poporul va rămânea sărac.

Dar când, pe de altă parte, vom compara dezvoltarea considerabilă a căilor ferate de care se simte trebuința, cu mijloacele restrânse de care dispunem, vom înțelege lesne cât este de absolut necesar de a renunța la ori-ce idee de lux. Trebuie să ne mărginim, în construirea lor, a obține numai condițiunile de viabilitate; cea mai înțeleaptă economie trebuie să preside la întrebuințarea mijloacelor noastre, căci cea mai mică cheltuială inutilă ar fi o risipă vătămătoare stărei materiale a țării.

Aceste considerațiuni economice par a ne conduce naturalmente la adoptarea căiei înguste pentru rețeaua secundară. Dar, a ne pronunța ast-fel în absolut pentru cutare sau cutare lărgime de cale, este a cădea fatalmente în aceleași erori, în care au căzut și susținatorii căiei largi și apărătorii căiei strâmte. Și uni și alți trebuiau, după noi, să ajungă la conclusiuni exagerate, căci chestiunea fiind foarte complexă ea nu putea fi discutată în absolut. Un studiu preliminar și comparativ între diferitele linii propuse a se construi era necesar.

Ast-fel cei care susțin calea largă, și numai calea largă, perd din vedere că drumul de fer, fiind un instrument de transport, el trebuie să fie proporționat cu serviciul ce este chemat a aduce. Căci dacă costul înființării sale, dacă cheltuelile de exploatare sunt mari, și cheltuelile de transport vor fi exagerate, aceste cheltueli vor împovăra numai industria și agricultura ce căutăm a ajuta. Și dacă fie-care nu ar contribui la plata acestui instrument în proporțiune cu serviciul ce dânsul aduce fie-căruia, atunci, pentru acoperirea cheltuelilor se va recurge la imposite, și aceste imposite se vor resfrânge tot asupra industriei și agriculturii. Și un comerț, o industrie, o exploatațiune, grevate de imposite vor cere capitaluri mai mari pentru producțiunea acelorași cantități.

Cei care voesc numai calea strimță, din contra, perd din vedere că un drum de fer este tot de o dată și un instrument de lucru; și că ast-fel el trebuie să fie în condițiuni care să și permită a produce maximum de lucru ce societatea, care își impune sacrificiuri pentru executarea sa, va avea a'i cere.

Și mă explic domnilor.

1) Domnul *Emile Müller*.

Dacă un drum de fer, din rețeaua secundară este destinat a servi interesele militare de un ordin superior pentru țară, dacă el este menit a completa relațiunile politice și economice ale țării cu țările vecine, sau a deschide piețe noi produselor noastre, în țările mai jos așezate pe scara civilizațiunei, atunci caracterul său de instrument de lucru trebuie să primeze; și el trebuie construit cu cale largă, ori-care ar fi sacrificiile ce ar atrage pentru construcțiunea sa. Dacă din contră acea cale ferată are a deservi numai interese locale, a înlesni dezvoltarea industriei și agriculturii în acele părți bogate ale țării și lipsită de căi de comunicațiune, dacă este destinată numai la alimentarea rețelei principale, atunci caracterul său de instrument de transport trebuie să primeze, și construcțiunea sa, să impue cele mai mici sacrificii bănești posibile; ea trebuie construită dar cu cale strâmtă.

Acestea sunt, domnilor, considerațiunile sănătoase de care s'au condus toate statele mari, și mult mai bogate, mai înaintate de cât noi, când au dat dreptul de cetate căilor ferate cu lărgime redusă. Francezii au mers chiar până a stabili în regulă generală, că o cale ferată, pentru care nu se prevede un venit brut kilometric mai mare de 7000 lei, să se facă numai cu cale îngustă. Germania, prin organul diferitelor directori de căi ferate, adunați în consiliu, fără a stabili o regulă atât de pozitivă, a admis asemenea că toate căile ferate agricole care nu permit de a acoperi prin ele înseși cheltuelile de exploatare și amortizarea capitalului, să se execute numai cu deschiderea redusă. Aci însă se admite o excepție pentru acele căi agricole care prin ambelele lor extremități se leagă cu linii ferate deja executate cu cale largă, și având direcțiuni opuse. Pentru acelea se admite în ori ce cas deschiderea de 1 m. 50 cm.

Din acest punct de vedere trebuie studiată chestiunea. Căci, domnilor, după părerea mai tuturor economiștilor, cheltuelile pentru construcțiunea și exploatarea unui drum de fer agricol nu pot fi clasate în acele cheltueli de interes general pentru care un stat poate crea impozite. Statul are datoria de a face apel la contribuabili numai pentru menținerea securității publice, adică pentru susținerea poliției, administrațiunei propriu zise, justiției și armatei, cât și de a întreprinde lucrări de interes comun precum canale, șosele, căile ferate din rețeaua principală, porturi, și pe care asociațiunile private nu le pot întreprinde: un drum de fer agricol sau industrial trebuie plătit de

fie-care în raport cu profitul ce fie care trage din acest instrument.

La noi, chestiunea a fost studiată din alte puncte de vedere, și o critică severă a fost făcută căilor ferate strimte.

Am fost chiar în ajun să vedem camera legislativă căzând din Scylla în Charybde. Căci a admite în principiu toate căile ferate cu lărgime largă, este după noi a comite, aceeași greșeală ca decretând că toate liniile ferate să fie cu deschiderea redusă.

Am putea desigur răspunde la toate criticile aduse în principiu în contra căii strimte printr'un argument peremptoriu. Am putea zice: dacă este adevărat că civilizațiunea a urmat calea de la Est la Vest, și de la Sud la Nord, când vedem că America este străbătută de sutimi de kilometri de linii ferate, înguste, când în Anglia și Franța se construiesc zilnic, când în Germania și Italia veche linii se înmulțesc neconținut, când în fine Belgia după un studiu minuțios de cinci ani este în ajun de a începe o rețea întreagă de căi ferate agricole cu deschiderea de 1 m. mai putem noi să ne mulțumim cu argumente de catedră pentru respingerea din țara noastră a acelor căi de comunicațiune? Departe de noi, d-lor ideea de a cere să copiem într'un mod servil ceea ce se petrece sau ceea ce se face aiurea. Dar credem că, când este vorba să condamnăm un lucru sancționat ca bun la vecinii noștri, apoi trebuie să ne dăm bine seama de argumentele ce voim a aduce în acest proces. Să vedem dar care sunt argumentele care au fost aduse în contra căilor înguste și care este valoarea lor.

S'a zis, d-lor, că diferența de cost între un drum de fer cu cale largă și unul cu cale strâmtă, este ne însemnată. Aceasta s'a afirmat, însă nu s'a probat. S'ar fi putut susține cu aceeași tărie că, în unele împrejurări, un drum de fer cu cale largă costă mai puțin de cât altul cu cale strâmtă, și aceasta nu ar proba nimic nici în favoarea primului sistem nici în favoarea celui de al doilea. Pentru ca acest argument să aibă puterea convingătoare, el caută să fie rezemat pe rezultatul unui calcul comparativ făcut pentru ambele sisteme în aceleași condițiuni, *toutes conditions egales d'ailleurs*, cum se zice. El trebuie făcut pentru fie-care linie în particular. Aceasta nu s'a făcut de nimeni. Un asemenea paralel ar fi condus de sigur și la noi la concludsiunea la care s'a ajuns în Franța și în Germania, unde se admite că diferența de cost ar fi de 60%. Primesc însă că la noi unde terenul, lemnul, balastul, sunt mai

eftine, această proporțiune ar fi exagerată, și consimt a o reduce la 30%, la 20%. Apoi, o economie de 30% sau 20% se poate numi neînsemnată? Or, neînsemnată ar fi dacă cu aceleași mijloace bănești am putea înzestra țara cu 30% sau 20% mai multe kilometre de drumuri de fer? Nu, de sigur. În starea în care se află agricultura și industria noastră, trebuie să căutăm cu toții a da țării cât se poate mai multe drumuri de fer, și cu cea mai mică cheltueală posibilă. Nu pot împărtăși opiniunea acelu înalt personagiu, care, în consiliul ținut pentru a ști dacă trebuie să revie său nu asupra votului dat de corpurile legiuitoare în favoarea căilor strimte, ar fi zis: *dacă pentru căile ferate deja votate, economia nu este de cât de 4.000.000 între calea largă și calea strimptă: Eu sunt pentru calea largă.* Oare porturile noastre sunt așa de înflorite, întreținerea șoselelor existente atât de excelente, dezvoltarea șoselelor și căilor ferate este destul de mare? oare contribuabilii sunt atât de puțin impuși, în cât să ne putem plăti un lux de 4.000.000? *Colbert*, domnilor, într'o împrejurare anologă, a exclamat din contra: *«trebuie să ne economisim chiar cinci soldii asupra lucrurilor care nu sunt necesare și trebuie să aruncăm milioanele când este vorba de interesul și de gloria țării.»*

În aceeași ordine de idei, s'a produs și un alt argument, care de și paradoxal, nu este lipsit de o oare care atracțiune. S'a zis că exploatarea unui drum de fer cu cale strâmtă costă mai scump de cât acea a unei căi ferate normale; ca dovadă despre acest adevăr s'a citat chiar o linie din Swițera, pe care tarifele sunt mai scumpe. După noi, domnilor, acest orgument nu probează absolut nimic. Autorul său nu ne arată tot de odată care ar fi fost tarifele pe aceeași linie, dacă ea s'ar fi executat cu cale largă și dacă s'ar fi urmărit acelaș scop în formarea tarifelor. Atunci numai ar fi fost bine autorisat a conchide în sensul argumentului său. Căci dacă este vorba să ne mulțumim numai cu afirmări, apoi cred că, cu mai multă dreptate, se poate afirma că a priori exploatarea unei căi ferate cu cale îngustă trebuie să coste mai puțin de cât dacă dânsa ar fi executată cu cale normală. Și aci nu am trebuința a mă explica, căci o asemenea afirmațiune este lesne de înțeles pentru domniile voastre. În Germania, chiar de la înființarea căilor ferate înguste s'a înțeles că acestea fiind un instrument eftin, cu o destinațiune limitată, și exploatarea lor cată să fie făcută într'un mod economic și pe alte baze de cât cele adoptate pe căile ferate principale.

Vedeți în Bavaria cu câtă economie, cu câtă simplitate, cu câtă înțelepciune se exploatează căile ferate agricole! S'au înlăturat și statele majoare și toate acele formalități lungi și costisitoare, dar indispensabile pentru căile de mare comunicațiune. În Italia, mult timp s'a urmat un drum contrariu; s'a căutat a se exploata căile ferate agricole de aceleași baze ca și celelalte; după o lungă experiență, și acolo administrațiunile se grăbesc astăzi a îmbrățișa metoda adoptată în Germania, care o pot numi *o exploatare de omnibuse*. Ei bine, se poate că și cei din Elveția să fi apucat chiar de la început acest drum greșit. Iacă tot ce ar putea proba acest argument și nimic mai mult.

S'a mai zis, că dacă s'ar face toate căile secundare cu cale largă, s'ar putea întrebuința materialul rulant actual al rețelei principale, și tot de o dată că nu am avea nevoie a crea ateliere de reparațiuni pentru un material special; prin urmare, iacă o mare economie realizată. Dar se vedem dacă această economie nu este ilusorie, și dacă această dispozițiune nu ne ar conduce din contră la o cheltuială mult mai însemnată! Este învederat că toate liniile laterale, care se îmbucă pe rețeaua principală au efect imediat, în exploatare a prelungi cu atâtea kilometre linia principală, sau, în alte cuvinte a depărta cu atâtea kilometre extremitatea liniei principale. Prin urmare, dacă materialul rulat este insuficient pentru lungimea actuală a rețelei principale, și este în adevăr insuficient, el va fi *a fortiori* cu mult insuficient când această linie va fi prelungită cu câte-va sutimi de kilometre. De unde rezultă că materialul va trebui imediat sporit, și că capitalul necesar pentru această sporire va fi mai mare de cât cel trebuincios pentru înzestrarea liniilor secundare cu material special, căci mașinele și vagoanele destinate a circula pe rețeaua principală sunt de un cost mai mare de cât cele cerute pentru o cale îngustă. Din contră, dacă liniile secundare vor fi executate cu deschiderea mică, atunci materialul său neputând fi întrebuințat pe rețeaua principală, va avea a parcurge un drum tot-d'auna mai mic, și prin urmare un număr mai mic de vagoane va fi suficient pentru a produce aceiași lucrare. Și acest fapt de exploatare, este atât de adevărat, domnilor, că camarazi noștri care sunt în exploatarea căilor ferate, vă pot spune că mai toate companiile de drumuri de fier de mică lungime din Germania și Austria, nu au consimțit a participa la regulativul de vagoane al uniunii căilor ferate, de cât cu condițiunea expresă ca materialul lor rulant să nu

circule pe celelalte linii ale Uniunii. Motivul care le-a impus a cere această excepție, este numai ca în cazul contrariu le ar fi trebuit un număr de vagoane mult mai mare pentru serviciul pe propria lor linie.

Asemenea, domnilor, prin adoptarea căii normale în locul căii reduse, chestiunea atelierelor nu se rezolvă, ea se amână; în adevăr nu se poate tăgădui că atelierelor actuale ale Direcțiunii căilor ferate sunt insuficiente chiar pentru trebuințele actuale, și că în fie-care an se cere sporirea lor. Când dar rețeaua principală se va prelungi cu 1000 sau 2000 kilometri, ele vor trebui să fie nu numai mărite, dar chiar înmulțite. Și precum avem astăzi sucursalele din Galați și Turnu-Severin, va trebui să mai avem atunci în Bacău, în Râmnicul-Vâlcea, în Târgoviștea etc. Or, ne întrebăm, aceste ateliere parțiale, care vor trebui să fie înzestrate cu mașini și unelte pentru reparațiunea materialului destinat căii normale, nu vor costa ele mai mult de cât acele ateliere care s'ar înființa numai pentru reparațiunea materialului căilor înguste? De sigur că da! Așia dar acea mare economie nu este alt-ceva de cât o mare cheltuială, pentru un viitor puțin depărtat.

Trebue să recunoaștem însă, că chestiunea transbordării care se impune prin adoptarea căii reduse, este argumentul cel fondat care s'a formulat.

Acest argument merită în adevăr să fie bine examinat, bine cântărit. S'a zis că calea strimptă va avea ca efect imediat acela de a împovăra producțiunile noastre agricole sau industriale, cu o cheltuială de transbordare destul de însemnată. Aceasta este exact. Dar să ne dăm mai întâiu seama de aceia ce dorim. Voim oare să dăm agriculturii instrumentul de transport cel mai perfect? Sau voim să dăm mijloacele de a putea produce în mai bune condițiuni de cât astăzi, și prin căi de comunicațiune economice și înmulțite pe cât se poate, să punem pe toți în stare de a putea, în condițiuni egale, susține lupta de concurență? Această, țintă credem că trebue urmărită, căci dacă ar fi să căutăm perfecțiunea, apoi să nu uităm, că acum șasezeci de ani, toate statele se forțau a îmulți canalele și șoselele lor; că astăzi se silesc a mări numărul lor de kilometre de drum de fer, și că poate 30 de ani nu știm ce viitorul ne rezervă ca căi de comunicațiune! Dacă aceasta este și trebue să fie ținta noastră, apoi căile ferate secundare cu cale strâmtă o ating într'un mod satisfăcător. Întâiu, costul lor de înființare fiind mai mic, întinderea lor va fi mai mare; al doilea, economie în cheltueile de transport

asupra mijloacelor actuale este de cel puțin 50 la sută. Pentru fixarea ideilor să luăm un exemplu particular; și pentru aceasta să ne punem în cazul cel mai defavorabil.

Să presupunem că avem a transporta 10 tone de la un punct care se află la 30 kl depărtare de la o stațiune din rețeaua principală a căilor ferate. Admitem că am plăti numai 20 bani de tonă kilometrică, ceea ce este foarte mult sub prețul adevărat căci știm cu toții că au fost cazuri unde au plătit 40, 50 și 70 de bani de tonă kilometrică. Pentru 10 tone și 30 kilometre, costul ar fi de 60 lei. Dacă pe această distanță am avea un drum de fer cu cale îngustă, am plăti cel mult 7 bani de tonă kilometrică, ceea ce pentru 10 tone și 30 kilometre ar face 21 de lei, la care trebuie să adăugăm cheltuețele de transbordare; în cazul cel mai favorabil, când stațiunea rețelei principale nu ar fi înzestrată de aparate necesare, costul ar fi 5 lei de vagon, și prin urmare costul total ar fi de 26 lei. Așa dar, chiar în acest caz, economia asupra stărei actuală ar fi de $60 - 26 = 34$ adică 56 la sută. Ori o îmbunătățire de 56 la sută asupra stărei actuale este după noi enormă, și suficientă pentru ca agricultura și industria să ea un avânt considerabil în țară. Dar, domnilor economia va fi și mai mare, căci sunt convins că, atunci când căile ferate înguste vor lua naștere la noi, și Direcțiunea noastră de exploatare va fi geloasă ca aiurea a căuta a reduce în mod simțitor cheltuețele de transbordare. Aceasta a fost o mare preocupare în cele alte state. În America mijlocul cel mai nemerit ce s'a găsit pentru atingerea acestui scop, a fost modificarea magaziiilor de prin stațiuni, și adoptarea lor pentru fie-care specie de material de înmagazinat; ast-fel au luat naștere acele magazine cunoscute sub denumirea de magazine cu silozi, și întrebuințate astă-zi, și în America și în Europa ca magazine de întreprize. Sunt convins că, căile ferate cu cale îngustă, vor scuti agricultura noastră de aceea mare cheltuială, și tot de o dată povară care le sunt impuse de căile ferate străine, adică de a transporta cereale în saci. Căile ferate înguste vor grăbi momentul când și la noi ca în America, în Anglia și aiurea, agricultorul va putea expedia în boabe sau vrac cum se zice, produsele sale.

Eacă, domnilor, care este după noi adevărate valoare a argumentelor aduse în contra căilor înguste.

Dar din cea ce procede, a conchide însă că suntem numai pentru calea îngustă pentru căile noastre secundare, este a comite o eroare. Căci cum am avut onoare a vă

spune la începutul convorbirii noastre, opiniunea noastră este că această chestiune nu se poate tranșa într'un mod absolut. Ea trebuie din contră studiată și examinată pentru fie-care caz particular, pentru fie care linie de construit.

Atunci numai să se adopte calea largă, dacă interesele generale, de un ordin superior pentru țară, fie interese militare, fie interese economice sau politice, cer executarea acelui drum de fer, și să se prefere deschiderea redusă când numai interese locale și industriale sunt în joc.

Un asemenea studiu nu se poate face după noi de către Corpurile legiuitoare; acestora le aparține numai aprobarea unui plan general și crearea resurselor, iar modul de construcțiune trebuie lăsat guvernului.

Acest plan general, această canavă a tuturor căilor de comunicațiune, nu va corespunde la cea ce cu toții ne așteptăm pentru dezvoltarea resurselor noastre naționale, de cât dacă el va fi fost conceput într'un spirit de unitate, și desbrăcat de meschinele interese locale și individuale. O asemenea lucrare nu se poate obține într'un mod cert, durabil și complet, decât de o comisiune specială însărcinată numai cu pregătirea acestei lucrări și coordonarea diferitelor sale părți și funcționând pe lângă ministerul de lucrări publice. Pentru îndeplinirea importantă ce s'ar lăsa acestei comisiunii, ea va trebui să fie compusă din ingineri, militari și industriali, și ferită de ori-ce influență locală.

Ceea ce propunem aci, domnilor, nu este un lucru nou: asemenea comisiuni funcționează în toate cele-alte țări. Ele au presadat la formarea rețelelor de canale, șosele și drumuri de fer, și lor se datorește aceea unitate de concepțiune ce admirăm la vecinii noștri.

Inițierea acestei comisiuni este de cea mai mare urgență, dacă nu voim să vedem și în drumurile de fer același spectacol ce cu toții deplângem în concepțiunea și executarea șoselelor noastre; dacă nu voim să mai înregistrăm de acele greșeli ne iertate care s'au comis în rețeaua de drumuri de fer deja executate; și care nu se vor putea repara de cât cu mari sacrificii!

Dacă o asemenea comisiune mixtă ar fi funcționat chiar de la început, nu s'ar fi comis monstruoasa greșală de a se lăsa pe malul stâng linia Siretului.

Căci, domnilor, de vom examina un moment harta țării, lesne ne vom convinge că adevărata zonă de apărare a țării este cuprinsă între râul Siret și râul Oltul. A trece dar linia Siretului pe malul stâng este a comite o greșală criminală, ertați-mă cuvântul.

Greșală care ne aduce în aminte cât de scump ne ar fi putut costa în ultimul război din 1877, și care după noi, nu se va putea îndrepta de cât prin executarea liniei Focșani-Șerbești-Galați, linie care se impune urgent din punctul de vedere militar.

Comisiunea ce cerem, ar fi împiedicat asemenea o altă greșală, tot atât de marea din punctul de vedere militar, dar din fericire se poate încă repara. Rolul ce are Siretul la Vest, îl are Oltul la Est; a executa dar linia Piatra, Râmnicul-Vâlcea pe malul drept, și deschiderea redusă, este a se comite o îndoită greșală. Nu ni se poate alege că interesele locale sunt mai mari pe malul drept, căci atunci vom răspunde că interesele generale trebuie să primeze tot. De altă parte, localitățile ce s'ar părăsi prin schimbarea traseului, pot intra într'o altă rețea.

Prin Slatina, Delinii, Vultureștii, Câmpu-mare Bersescii, Budescii, Fedeleșoiu, este adevărata linie a Oltului care trebuie executată cu deschiderea normală; ea poate deveni în Râmnicul-Vâlcea cap de linie de interese locale.

Dar linia Doftana-Câmpina? Greșelile comise cu această ocaziune nu sunt mai puțin însemnate! Acest drum de fier nu este de nici un interes militar, de nici un interes politic; el este curat o linie industrială, are de scop numai ducerea sării la linia principală.

Greșală dar că s'a executat cu cale normală! O altă greșală și mai mare provine chiar din traseul acestei linie. În perioada de studiu, s'a perdut din vedere că exportățiunea sărei noastre nu se face din Câmpina spre Brașov, ci din Câmpina spre Giurgiu, și ast-fel trebuia să se caute a se face legătura liniei Telega cu linia principală cât se putea mai spre Ploești, în Bobolia sau spre kilometru 24, era adevăratul punct de joncțiune al acestor 2 linii, făcându-se din contra în Câmpina se încarcă cu nepricepere, costul de transport al sărei aproximativ pentru toată distanța metrică coprinsă între stațiunea Câmpina și kilometru 24, Dacă s'ar fi executat linia Telega cu deschiderea redusă și pe malul stâng al râului Doftana, capitalul de construcțiune ar fi fost numai pe jumătate de cel întrebuintat în executarea actualei linii; și acest capital ar fi fost cu prisos acoperit prin capitalul ce reprezintă anuitatea ce sarea din Telega este condamnată a plăti în fie-care an, ca prisos de cost de transport pentru o distanță mai mare de drumul de fier, și aceasta chiar ținând seamă de cheltuelile de transbordare.

Numai vorbim domnilor, de alte greșeli. Rețeaua noastră

de drumuri de fier ne prezintă destule; cele enumerate sunt suficiente spre a ne convinge cât de mare este urgența de a se înființa comisiunea mixtă asupra atribuțiunilor care am avut onoarea a vă întreține.

Prima preocupare a Comisiunei mixte, odată înființată, va trebui să fie studierea și înființarea rețelei principale secundare de căi ferate. Și prin rețea secundară nu putem înțelege totalitatea drumurilor de fer ce mai sunt de făcut în țară, ci numai acele linii care din punctul de vedere militar, politic, economic și agricol se impun în prima linie; înțelegem acele linii pentru care apărarea țării și relațiunile internaționale nu mai suferea amânare, și în fine acele linii agricole din care mai târziu vor trebui să plece diferitele ramificațiuni destinate a pătrunde în toate colțurile țării.

Această rețea după părerea noastră, prezintă o întreținere de 1200 kilometri; parte cu cale largă, parte cu cale redusă; în acest număr nu intră bine înțeles, căile deja votate de corpurile legiuitoare.

Ast-fel se impune linia Strehaia, Valea-rea, Broșteni, Ploștina, Călnicu, Șoimănești, Cornești, Bălești, Târgu-Jiu, Scoarția, Cărligu, Horezu, Râmnicu-Valea, Tigveru, Valea Domnului, Curtea de Argeș, Bărbătești, Vărzari, Pitești, Golești, Târgu-Vestei, Ploești, care cu prelungirea sa deja executată: Buzău, Râmnicu-Sărat, Focșani, Mărășești, Roman, Pașcani, Ițcani, va deveni adevărata linie militară din țară.

În adevăr, domnilor, un drum de fer militar poate fi considerat din un îndoit punct de vedere, fie acela de ofensivă, fie acela de defensivă.

Credeți că în cea ce ne privesc nu trebuie să ne ocupăm de primul punct de vedere; celui de al doilea numai trebuie să satisfacem căile noastre ferate. Or, pentru că o linie de drum de fer să fie utilă în cazul de defensivă trebuie înainte de toate să fie inatacabilă din partea inamicului cel puțin, pe cea mai mare parte din parcursul său. Dacă linia de drum de fer ar ajunge direct la punctul atacat după frontarie, el ar fi de mică utilitate, și ar pierde chiar și această calitate cu cât inamicul ar înainta mai mult spre interiorul țării. Drumurile paralele cu frontaria, din contră, sunt în adevăr drumuri strategice în cazul de defensivă, căci dacă admitem armata năvălitoare desfășurată de-a lungul frontariei și gata a intra în țară prin mai multe puncte, armata țării în apărare va putea imediat să se concentreze în punctul care se va crede cel mai avantajos, pentru a lovi cu toată forța sa, ast-fel

concentrată. Din acest punct de vedere, linia ce propunem apară toată fruntaria de Nord de la Vârciorova și până la Ițcani. Depărtarea acestei linii de la fruntaria o pune la adăpost în ori ce punct de o surprindere din partea inamicului; parcursul său prin partea muntoasă a țării asigură în orice caz retragerea armatei noastre.

Astăzi, apărarea țării preocupă pe toată lumea, că sacrificii mari se iau cu organizarea și complectarea forțelor noastre militare, că chestiunea fortificațiilor pare luată în studiu serios, acest drum de fer se impune credem în prima linie; cu liniile Siretului, Oltului și drumului de fer Focșani-Galați, se completează pare mise în mod satisfăcător zona principală de apărare a țării.

Dar drumul de fer Strehaia, Târgu-Jiu, Râmnicu-Vâlcea, Târgoviște, Ploești, ce propunem, are încă un mare avantaj pentru țară. Ea traversează toată partea muntoasă, o pune în comunicațiune cu capitala și cu rețeaua principală de căi ferate; și din dânsă vor pleca toate ramificațiunile ferate care vor trebui să atingă toate punctele unde natura a acumulat la noi bogățiile sale, și care până astăzi au rămas fără rod pentru țară.

Naturalmente, această linie de care sunt legate interesele generale și superioare pentru țară, nu se va putea executa de cât cu cale largă.

Nu cu mai puțină tărie se impune și construcțiunea drumului de fer Craiova, Caracal, Alexandria-Zimnicea și Alexandria, Prunaru, Călugăreni, Comana, Izvoarele, Hotarele, Oltenița. Din punctul de vedere militar, această linie completează sistemul de apărare spre fruntaria de sud.

Din punctul de vedere politic această linie este menită a lega țara noastră cu Constantinopolu și a asigura relațiunile noastre cu țările din peninsula Balcanică.

Dacă drumul de fer prin Bulgaria asigură traficul internațional între Occident și Orient prin Serbia, linia Craiova-Zimnicea prin lungimea sa, și facilitățile de exploatare ce va presenta va forța în parte cel puțin, acel trafic să se îndrepte prin țara noastră.

Pesta a devenit intrepositul general al Serbiei; prin executarea liniei Craiova-Zimnicea vom așeza în țara noastră intrepositele Bulgariei și Rumeliei.

Din punctul de vedere economic, această linie presintă încă un mare interes. Prin traseul actual Craiova, Slatina, Pitești, s'a părăsit cu totul partea din țară cea mai fertilă și unde agricultura se face pe o scară mai întinsă. Mai că în totalitatea sa, această parte este lăsată transporturilor pe Dunăre, și ea nu se poate folosi de avanta-

gele ce oferă concurența. Prin traseul Craiova, Caracal, Alexandria, Oltenița, se mărește zona actuală de alimentare a căilor ferate sustrăgându-se Dunărei partea cea mai bogată și tot ce rațional putem spera a'i lua.

Toate considerentele ce preced milită în favoarea căii normale și pentru această linie de drum de fer. De altminterea linia Craiova-Caracal-Zimnicea cu linia Suceava, Roman, Focșani, Cerna-Vodă, corectată prin executarea liniei Râmnicu-Sărat-Făurei sunt menite a deveni adevăratele linii internaționale din țară. *)

Acestea sunt domnilor, singurile linii ce găsim necesarii și urgent a se executa încă cu cale largă; toate celelalte care fac parte din sistemul nostru de rețea secundară sunt a se executa cu cale redusă.

Aceste linii sunt:

Pe valea Amaradiei: linia Serbești, Cărbunești, Valea Boului, Nogoști, Mălăești-Șimnicu, Craiova;

Pe valea Oltețului: linia Horezu, Stănești, Petroasa, Otetelișu, Morunglavu, Balșu, având din punctul cel mai apropiat o ramură spre Drăgășani.

Pe valea Jiului spre Dunăre: linia Cetatea, Calafat, Băilești, Popoveni, Craiova.

Pe valea Vedei: linia Corbu, Podișoru, Cucueții, Nenciulești, Alexandria, având din punctul cel mai apropiat o ramură spre Ruși de Vede.

Pe valea Neajlovului: Găești, Vișina, Firbinți, Blajești, Tămăsești-Călugăreni.

Aceste linii leagă porțiuni bine determinate din țară cu drumurile de fer de mare comunicațiune, punându-le astfel în relațiune cu centrele principale de Comerț fie din țară fie din afară.

Prin traseul lor, aceste linii sunt destinate a deveni în fiecare localitate trunchiul principal al unei întregi rețele de drumuri de fer locale, care cu mici lungimi și cu mic cost, vor putea lega chiar punctele cele mai puțin importante.

Este învederat că aceste linii, nu vor avea pentru alimentarea lor de cât transporturi de materii prime precum cereale, lemne, var, minerale, etc., ele sunt dar adevărate

*) Importanța ce se dă liniei București-Constanța, ca linie de transit este după noi ilusorie; prin executarea liniei Pesta-Belgrad-Constantinopol, comerțul occidental și din centru Europei va fi forțamente această cale cea mai directă și mai economică.

Traficul din contră cu Transilvania și nordul Europei care singur va avea interes a străbate țara noastră, se va face prin Ploești-Buzău-Cerna-Vodă și Focșani, Râmnicu-Sărat, Făurei, Cerna-Vodă.

linii agricole și industriale: că astfel costul de înființare cât și cel de exploatare, trebuie să fie pe cât posibil de mici pentru a nu împovăra nici țara nici pe acei cărora trebuie să le aducă direct cel mai mare folos. Prin urmare aceste linii, vor trebui construite cu lărgime redusă.

Ori-care ar fi însă economiile ce se vor aduce în construcțiune, ori cât de înțelepte ar fi nicsurile ce s'ar alege pentru dobândirea unei exploatări simple, realizarea acestei rețele în întregul său, tot reclamă un capital de 130 milioane aproximativ, și aci încă odată nu vorbim de acele linii deja votate și în ajun de a fi începute. Oare enormitatea acestei cifre, trebuie să ne facă să renunțăm la executarea acestei rețele? Ferma noastră convingere este: Nu. Căci trebuie să fim bine convinși, că dacă vom continua a rămâne nepăsători pentru înlesnirile ce agricultura și industria reclamă, atunci rivalitatea cu care are a lupta comerțul nostru, și care în fiecare an devine mai îngrijitoare, va nimici toate forțele vii ale țării, și sacrificiile ce vom avea a face mai târziu pentru dobândirea prosperității noastre vor fi mult mai mari de cele care se impun astăzi!

Cum dar s'ar putea realiza înființarea acestei rețele de căi ferate? Trebuie oare să se lase în sarcina guvernului?

Ori cât de frumoase ar fi până astăzi rezultatele de exploatațiune ale rețelei generale de căi ferate, ori cât de mari ar fi economiile ce ni s'ar spune că s'ar fi realizat în executarea liniilor întreprinse de guvern, noi persistăm a crede că guvernul nu poate fi nici un bun întreprinzător, nici un bun administrator de căi ferate. Nu putem întreprinde a vă desfășura aci motivele care ne confirmă în această credință. Această materie singură ar putea face obiectul unei conferințe. Sunt sigur că va veni și la noi momentul, ca să ne convingem despre acest adevăr; Belgia și Italia l'au mărturisit prin organul miniștrilor lor de lucrări publice înaintea parlamentelor respective; ultimele convențiuni încheiate de guvernul Republicii Franceze cu diferitele administrațiuni de căi ferate pentru executarea și exploatarea căilor ferate din rețeaua secundară, nu sunt asemenea de cât o afirmațiune a principiului acesta. Resultatele strălucitoare dobândite la noi ca în toate celelalte state, unde se află Regia monopolului tutunurilor, nu pot infirma în nimic aserțiunea noastră. Măsurile extraordinare și vexatorii cu care trebuie să se îngrădească administrațiunea regiei, dovedesc din contră greutățile ce întâmpină un guvern

când este nevoit a exercita direct, nu o industrie, ci numai un mare negoț.

De altminterea a se lăsa toată rețeaua în sarcina guvernului, ar fi a spune o povară prea mare asupra finanțelor statului; iar executarea tuturor liniilor nu s'ar putea termina înainte de o perioadă de 10 ani (cel puțin; perioadă prea mare pentru starea în care se află agricultura și industria noastră.

Sistemul ce se preconisă astăzi în Belgia, pentru înființarea liniilor din rețeaua secundară ne pare mai nemerit pentru a asigura repede construcțiunea acelor linii. Se cere în adevăr a se înființa, sub controlul guvernului, o mare companie financiară care să fie însărcinată cu studiul, construcțiunea și exploatarea întregii rețele. Această companie pentru realizarea capitalului necesar fie-cărei linii, va emite acțiuni care se vor lua de către stat, departament și comună, fie care în raport cu interesul ce are în înființarea unei linii. Intr'un asemenea sistem, statul nu mai este de cât un simplu acționar iar guvernul are numai controlul superior de care salvagardarea intereselor generale ale țării nu permite a se desbrăca.

Nu credem însă că un asemenea sistem ar putea fi adoptat la noi; nici județele, nici comunele nu sunt destul de bogate pentru a deveni acționare.

La resursele spiritului de asociațiune trebuie, dupe noi, să ne adresăm pentru realizarea mijloacelor cerute. Se poate obiecta că încă spiritul de asociațiune nu este destul de desvoltat la noi pentru o întreprindere atât de măreață. Inșă, Dacia-România, Naționala, Societatea de construcțiuni, și alte instituțiuni a căror existență îmbucurătoare se datorește numai inițiativei private, ne dovedește că și publicul nostru are dorința de a intra în cariera asociațiunii pentru care s'a arătat tot atât de apt ca ori care altă națiune: o impulsione sănătoasă, și o încurajare înțeleaptă numai 'i lipsește. Guvernului și corpurilor legiuitoare incumbă datoria de a da spiritului public această impulsione și încurajare. Este imperioasă nevoe de o lege care, fără să micșoreze în nimic protecțiunea datorită intereselor obștești, să dea tot felul de încurajare și de protecțiune capitaliștilor cari ar fi dispuși a risca capitalurile lor în asemenea construcțiuni. Lipsei unei asemenea legi, cât și suciturilor, ce dupe împrejurări, s'au căutat a se da legilor parțiale privitoare la asemenea întreprindere, au făcut credem, că societățile de întreprindere nu sunt la noi mai numeroase și mai înfloritoare. Această lege trebuie să fie una pentru toate

concesiunile de asemenea natură, și să specifice în termenii clari și categorici drepturile întreprinzătorilor. Aceștia trebuie feriți de ori ce cheltueli inutile, de ori ce cereri exagerate din partea funcționarilor sau ale publicului. Se înțelege că această lege nu poate sacrifica interesul general; suntem cei dintâi a recunoaște că interesul public cere ca companiile de drumuri de fer să fie ținute prin oarecari condițiuni bine determinate prin reglemente de poliție și de control, astfel ca țara întreagă să poată trage tot binele ce se are în vedere cu un asemenea sistem de căi ferate. Dar precum se petrece în Anglia și America, o libertate cât se poate de largă trebuie lăsată în exploatarea acestor căi ferate, pentru ca, printr'un joc de tarife bine combinat, capitalurile private să-și poată dobândi o dreaptă remunerațiune.

Nu zicem că, adoptându-se acest sistem, guvernul nu va trebui să intervină în favoarea capitalului, fie prin participațiune determinată, fie prin garantarea unei dobânzi; dar opiniunea noastră este ca o asemenea intervențiune nu trebuie să aibă loc decât numai pentru acele linii, a căror construcțiune se impune prin interese generale și superioare pentru țară; și al căror venit nu poate covârși amortisarea capitalului de construcțiune, și cheltuelile de exploatare. Pentru toate celelalte linii, părerea noastră este că exploatarea lor trebuie să facă față și la amortisarea capitalului și la plata dobânzi, căci ele fiind drumuri numai de interes local este drept ca ele să fie integral plătite de acei cari trag un profit imediat din existența lor. În această categorie ar cădea dupe noi toate liniile care în sistemul nostru au fost cerute cu cale îngustă.

Știm, domnilor, că aceste idei sunt contrarii cu cele generalmente admise astăzi, adică, ca fără deosebire, tot capitalul de construcțiune să fie în sarcina statului, și ca exploatarea căilor ferate să fie lăsată în mâinile guvernului; dar avem asemenea fermă convingere că numai prin crearea acestor societăți, vom putea înmulți repede precum se simte trebuință, rețeaua noastră de căi ferate; că numai prin existența acelor societăți agricultura și industria noastră vor isbuti a lua avântul care să le ridice din letargia din care se află, și în fine că numai prin crearea și încurajarea acestor societăți se va da naștere și la noi la acea activitate industrială fără de care un popor nu are viață.