



publicate în Monitoriul de la 8 Iuliu, și trebuie să calculăm timpul pentru pornirea circulariilor, timpul pentru comunicarea lor membrilor municipalităților, timpul necesar pentru discutarea și apăsarea concesiunilor de către cetățiani și pentru conținerea adreselor de mulțămire, apoi timpul pentru trimiterea acestor adrese prefecturilor și de acolo apoi la redacțiunea Monitoriului; și cunoscând mersul afacerilor, trebuie să admitem că acele comunicări ministeriale s'au pornit de la București încă înainte de începutul lunii Iuliu. Dăcăm dar că, dacă națiunea are un drept al cunoștea concesiunile căilor ferate, are neapărat și dreptul d'a cunoștea și concesiunea băncei de circulațiune și de sconturi; Națiunea nu este mai puțin interesată la una de cât la cele lalte. Dacă căile ferate sunt d'unu interesu generale, banca nu este mai puțin d'unu interesu comune, mai cu seamă uă bancă de circulațiune, adică cu dreptul de emisiune de bilete de bancă (bancoete). Națiunea întreaga trebuie să dea adesiunea sa la unu asemenea institutu de creditu, națiunea are cel mai mare interesu a cunoștea tute amănuntele, tute condițiunile concesiunii, căci banca n'ar ave uă rațiune d'a fi, n'ar pute opera dacă națiunea n'ar ave încredere intr'insa ș'ar refusa bileturile băncei.

Adresele de mulțămire, publicate în Monitoriul de la 8 Iuliu, dovedesc că guvernul a dat și uă concesiune de bancă de circulațiune și de sconturi. Guvernul publică concesiunea băncei. Ciudată procedere în adevăr, d'a publica la 8 Iuliu adrese de mulțămire pentru concesiuni de căi ferate și de bancă naționale, și tocmai la 16 Iuliu concesiunile (în prescurtare), ale căilor ferate, ș'a nu țice nici unu cuvintu despre concesiunile căilor ferate și tace după concesiunea băncei, disă naționale! Amu pu te înțelege chiaru că guvernul se contracte provisoriu, supu reserwa aprobării ulterioare a camerei, cu companie străine pentru căi ferate și bancă naționale și se țină în portofoliul se u acele concesiuni pînă la deschiderea camerei; daru atunci cel pu cinu urma a păstra tăcerea pentru toți eru nu se comunica acele concesiuni prefecturilor și municipalităților, și se publice, și în organul se u oficiale, adresele de mulțămire înainte d'a publica obiectul lor, țisele concesiuni. Domnii Miniștri, după părerea noastră, au comis uă mare greșelă printr'ua asemenea procedere neauțită în nici uă parte a lumii; au deșteptat bânuiela că concesiunile acordate nu sunt atât de favorabile; publicându antai adrese de mulțămire a voit, pôte, (așia judeca lumea) se surprindă opiniunea publică, se sprijine concesiunile, prin adesiunea municipalităților și orașianilor, fiă și provocată, și apoi se viuă înaintea camerei, înaintea națiunii, cu acele adesiuni și mulțămiri. Dacă concesiunile sunt bune și favorabile n'aveu trebuință a provoca adrese de mulțămire fără a fi precesse de desbateri publice și înainte chiaru a publicării condițiunilor; dacă din contra sunt rele și defavorabile aceste adrese de mulțămire nu potu folosi nimic, afară numai dacă

Domnii miniștri credu că și camera va da unu votu orbesce, fără cunoscință de cauza. Fiindu că nu putem admite acestă ipoteză, fiindu că nu putem crede că reprezentanții națiunii vor vota nise proiecte, fără a le examina, și bine examina, și prin urmare că adesiunile, mai mult sau mai puțin sincere ale unor municipalități, nu voru pute exercita vr'ua inriurire asupra convingerii lor, d'aceea credem că guvernul a comis uă greșelă prin provocarea și publicarea acestor adrese de mulțămire, dându numai ocaziune de bânuielă și — din nenorocire-scimă toți că nici uă națiune nu este atât de bânuitoria ca cea română, lucrul foarte natural, fiindu că celu ce adesea a fost amăgitu nu se încrede lesne și bânuieste totul. Daru se trecem la esaminarea publicării Monitoriului în privința concesiunilor căilor ferate.

Acestă relațiune este foarte lăconică. Totu ce aflăm dintr'insa este, că liniile de dincoco de Milcov, împărțite în 6 secțiuni, s'au acordat companiei engleze „London and County Bank” pentru unu termen de 93 ani, cu garanța guvernului de 8% cu prețu de 607,500 lei kilometru, eru liniile de dincolo de Milcov domniilor Principe Leon Sapieha, Petru Mavrogheeni și Thomas Brassey pentru 100 de ani adică pînă la 31 Dec. 1963 cu garanța guvernului de 7 $\frac{1}{4}$ % și cu prețu de 340,000 lei kilometru. Aceste linii sunt împărțite în 8 secțiuni; capitalele sociale va fi pe jumetate în acțiuni și cea laltă jumetate în obligațiuni, și statul va susține pentru jumetate din capitale în acțiuni, adică va deveni coproprietar alu liniei pentru uă a patra parte din capitalele totale;  $\frac{1}{4}$ %, din 7 $\frac{1}{4}$ % garantate de guvern, este reserwat pentru amortisirea capitalului.

Cea-a ce ne surprinde la cea d'antia privire a acestor concesiuni este marea diferență între condițiunile pentru căile ferate de dincoco și de dincolo de Milcov: În Moldova kilometru costă 340,000 lei, eru în Muntenia 607,500 lei, adică uă diferență de 67,500 lei; cu alte cuvinte construcțiunea căilor ferate în partea de dincoco de Milcov costă cu 12 $\frac{1}{2}$ % mai multu de cât în partea de dincolo de Milcov. Dacă aruncăm uă privire asupra chărtei geografice a României, nu vedem că dificultățile construcțiunii se fiă mai mari în Muntenia de cât în Moldova; amu consultat pentru acestă omen special și toți au fost de părere că dificultățile teritoriale sunt din contra mai mari pentru liniile Moldovei de cât pentru liniile Munteniei: noi însă vom admite că sunt d'ua potrivă ș'acesta de sicuru nu se va pu te contesta de nimene. Trebuie daru să căutăm cauza diferenței prețului altu unde-va, adică: sau intr'ua mare diferență a materialului necesariu, sau intr'ua nepotrivire însemnată a manoperii (prețulu lucrului de mână) sau în diferența prețului pământului, cu alte cuvinte că teritoriul trebuinciosu pentru căile ferate va costa mai mult în Muntenia de cât în Moldova. Prețulu materialelor pentru construcțiune nu pôte fi mai mare în partea de dincoco de cât în partea de dincolo de Milcov, din contra ni s'a asicurat, că lempul,

petra, ferul sunt mai estine aici de cât în Moldova; ziua de lucru nu se plătesce mai scump în Muntenia de cât în Moldova și prețulu pământului, dacă nu se va daru de către proprietari, prin ale căror moșie trece calea ferată și cari prin acestă trecere câștigă mari avantaje, locurile acelea ce companiele voru trebui a le cumpera cu bani, nu potu fi mai scumpe în partea de dincoco de cât în cea de dincolo de Milcov. Vedem daru că condițiunile construcțiunii sunt cel pu puțin d'ua potrivă, amu pu te țice că sunt mai avantajoze în Muntenia de cât în Moldova, și cu tute acestea se stipulază prețulu kilometrului în Muntenia cu 607,500 lei, pe cându în Moldova nu este de câtu de 340,000 lei, adică uă diferență de 67,500 lei pentru fiă care kilometru sau cu 12 $\frac{1}{2}$ % mai scump. Ve țindu acestă diferență de prețu eram dispusu a crede, că în foia oficială ș'a strecurat uă greșelă de tiparu, daru ne amu conșinșu că nu este astu astfel și că intr'adeveru concesiunile provisorie sunt astufel precumu le a publicat Monitoriul.

Apoi acesta nu este totul: Guvernul în partea de dincoco de Milcov garantză companiei unu minimu de venit de 8% pentru unu capitale multu mai mare, adică 607,500 lei de kilometru, pe cându în partea de dincolo de Milcov pentru unu capitale mai micu, 340,000 lei de kilometru, nu garantză de câtu 7 $\frac{1}{4}$ %. Se calculăm:

Kilometrul cu prețu de 607,500 lei căte 8% face lei 48,600 dobindă pe an; eru kilometrul cu prețu de 340,000 lei căte 7 $\frac{1}{4}$ % nu face de câtu 39,150 lei pe an, adică statul va avea a garanta pe totu anul pentru fiă-care kilometru în Muntenia cu 6,450 lei mai multu de cât în Moldova: dacă vom admite că liniile ferate în Muntenia sunt aproximativ de 450 kilometre, vom ave a plati anuale mai multu în Muntenia cu 4,252,500 lei de în câtu în Moldova pentru aceea-și distanță sau întindere. Calculandu acea diferență de prețu și de dobindă garantată în procente, găsim că acea diferență este de 24 $\frac{1}{2}$ %; adică aproape cu a patra parte ne voru reveni mai scumpe caile ferate în Muntenia de cât în Moldova. Pentru ce? Dacă s'a găsit pentru Moldova întreprinditori-speculanți mulțămindu-se cu garanța de 7 $\frac{1}{4}$ % kilometru calculat la suma de 340,000 lei; cum se nu găsim în Muntenia întreprinditori care se mulțămesc cu acea garanță de dobindă? cum și pentru ce se acordăm în partea de dincoco de Milcov 8% și încă la unu capitale multu mai mare, la unu prețu, neapăratu esagerat de 607,500 lei de kilometru?

Pôte, că productivitatea căilor ferate dincoco de Milcov este mai mare de cât dincolo de Milcov și prin urmare statul nu păgubesc în comparațiune, de și neapăratu compania contractantă sau concesionari realiză unu câștigu mai mare. Se esaminăm ș'acestu „pôte”. Se luăm căile ferate cele mai producătoare din lume, și se vedem dacă se găsește uă singură linia d'ua întindere ore care, ce produce 8 la % venituri curat, adică după scăderea cheltuselilor de splota-

re. Nu este uici una, afară numai de nise mici secțiuni, foarte favoritate, și'n condițiuni cu totul esecționali. În România căile ferate, în genere vorbindu, nu potu produce de câtu 3 sau 6%, și la începutu nu voru produce nici 4%. Or cumu însă, credem că linia din Moldova va fi, cel pu puțin la începutu, mai producătoare de câtu cea din Muntenia, pentru că acea linia se țegă cu linia din staturile Austriei (Galizia, Cracovia) și prin urmare cu totu Nordul și Ocidente Europei. Ea împreună Baltica, marea Nordului și Oceanul cu marea Neagră; transitulu mărfurilor din Engliera, Germania, Franca, Belgia, pentru Levant, va țua de preferință acea cale ca cea mai scurtă. Linia din Muntenia nu are același avantaju, căci, chiar dacă Austria va continua linia ferată de Baziș pînă la Orșova (cea ce credem că va trebui se faci în propriu și interesu) și că atunci va fi uă linia mai dreaptă din țerele meridionale ale Europei (din Spania, Franca, Italia, Elveția, Germania meridionale) la Oriente, totu va ave a învinge concurența naturale a Dunării; apoi nimine nu va nega că țurile, sceste căi naturale de comunicațiune, sunt cele mai estine, fiindu create de natură; prin urmare, calea ferată de la frontiera austriacă țingă Orșova pînă la Braila și Galați va ave a susține concurența navigării cu vapore pe Dunăre, uă concurență formidabile, care va pu te reduce tarifa sa de transportu totu d'una mai josu de câtu calea ferată, căci navigarea lucră numai cu capitale plutitoru, pe cându calea ferată are atât unu capitale miscătoru (roulant) câtu și unu capitale stătoru (cumpăratoria teritoriului, terasamentele, așezarea șinelor, construcțiunea stațiunilor, podurilor, viaductelor, tunelurile, imbarcaderile ș c.). Credem daru că căile ferate în Moldova voru fi mai producătoare de câtu cele din Muntenia, și putăm admite că dacă căile ferate din Moldova voru produce 6%, cele din Muntenia nu voru produce de câtu 3%; ecă daru încă 1% cu care guvernul păgubesc pe Muntenia prin concesiunea acordată la „London and County Bank.”

Suntemu cei mai entusiști patrișani ai căilor ferate; noi tocmai amu cerut neconșinșu înființarea acestor mijloce de comunicațiune, noi anteu amu arstatu în article speciale publicate în acestu țiaru necesitatea lor amu demonstrat că, dacă voim ca comarciul și industria noastră se prospere și se iedevoltarea ce potu lua, dacă voim a fi considerați între națiunile Europei, dacă nu voim a peri a ajunge unu poporu barbaru, trebuie neapăratu se ne punem în contactu cu Europa, se deschidemu productelor noastre uă cale la țirgurile cele mai ale Europei, c'unu cuvintu trebuie se construiam căi ferate. Trasele concese, atât dincoco câtu și dincolo de Milcov, sunt tocmai cele recomandate de noi, cu mize variațiuni, la cari vom reveni pe urmă. Daru, dacă recunoscem avantajulu căilor ferate, necesitatea lor, totu nu putem aproba înființarea lor cu ori ce prețu, cu ori ce condițiune. Tute lucrurile în lume, chiaru și cele mai bune, nu potu fi asolute bune, ci numai relativu bune.

Dacă costulu căilor ferate este pre mare, dacă productulu (venitul) lor nu s'afli în nici uă proporțiune cu sacrificiile ce va trebui se faci națiunea pentru înființarea lor, atunci mai bine se mai așteptăm pînă cându vom găsi condițiuni mai avantajoze sau cel pu puțin nu atât de improvabile. Căile ferate din partea de dincoco de Milcov, dacă le vom calcula în numeru de 450 kilometre voru costa cu prețulu de 607,500 lei kilometru uă sumă de 273,375,000 lei: dobinda garantată de guvern căte 8% face pe anu 21,870,000 lei; admitem că voru produce 6%, adică 13,668,750, va avea a plati statulu, adică națiunea, pe fiă care anu uă sumă de 8,201,250 lei. Acesta n'ar fi pr'a multu, în comparațiune cu marile avantaje ce trebuie se producă căile ferate agriculturii, industriei și comerului, și prin urmare prosperității generale; daru calcululu este greșitu: Rentabilitatea drumurilor de feră nu se țegă în proporțiune cu capitalulu întrebuințat, sau stipulat pentru construcțiunea lor, d'ar fi astfel n'amu ave de câtu a tocmi kilometrul cu 800,000 lei spre a realiza unu venit mai mare) dacă admitem că restabilitatea căilor ferate în Muntenia pôte fi de 3%, înțelegem, că capitalele întrebuințate pentru construire este în condițiuni normale, adică că s'a calculat pe adeveratul; costulu kilometrului; prețulu însă de 607,500 lei este foarte esagerat, și credem că kilometru, la noi, unde sunt foarte puține dificultăți teritoriale, căci tute linia trece prin luncă, nu pôte costa în realitate mai multu de 400,000 lei, fiă însă 300,000. Așia daru calcululu se schimbă în chipulu următoriu. Vom ave a plati dobinda garantată d'unu capitale de 273,375,000 lei căte 8% pe anu lei 21,870,000, din cari avem a deduce productulu liniei ferate căte 3% la unu capitale de 225,000,000 lei, care face 11,250,000 diferență daru va fi de 10,610,000 lei.

Se luăm pentru unu exemplu secțiunea 1-iu din Muntenia, cea de la București la Giurgiu. Acea secțiune, după unu calculu aproximativ, pôte fi d'ua întindere de 62 kilometre. Scimă că uă companie de capitalisti din țeră s'a oferit a esecuta acea secțiune, fără uici uă garanță din partea statului, că capitalele sociale s'a calculat la 24,000,000 lei, adică kilometrul cu prețu de 387,100 lei. După concesiunea acordată provisoriu companiei străine (London and County Bank) acea secțiune va costa, kilometrul calculat cu prețu de lei 607,500 lei 37,663,000; cea ce face uă diferență numai pentru acea secțiune de 13,663,008 lei.

Liniile de dincolo de Milcov sunt și supu unu altu punctu de vedere mai favorate de câtu liniile din partea de dincoco de Milcov. Nu numai că prețulu kilometrului este mai micu, 340,000 lei în locu de 607,500 și că dobinda garantată este numai de 7 $\frac{1}{4}$ % în locu de 8%, adică cu % mai mică, daru statulu mai are și avantajulu d'a deveni coproprietar alu liniei pentru uă a patra parte din capitale, adică va țua ca acționariu uă parte din ca a plătitu că garante. Se luăm, pratu conformitate eru uă distanță de 450 kilometre; ea va cos-



