

DISCURSURILE LUI ION I. C. BRĂȚIANU

Volumul I, 1895 – 1909

Introducere

DAN DUNGACIU

Schiță biobibliografică

STELIAN NEAGOE

Notă asupra reeditării

DAN DUNGACIU

STELIAN NEAGOE

I. Proiectul



**EDITURA
INSTITUTULUI DE ȘTIINȚE POLITICE
ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE
„ION I. C. BRĂȚIANU“**

București, 2018

CUPRINS

Introducere. Ce avem de învățat de la Ion I. C. Brătianu? – 10 lecții pentru politicienii de azi – (Dan Dungaciuc)	I
Ion (Ionel) I. C. Brătianu – <i>schită biobibliografică</i> – (Stelian Neagoe)	XVII
<i>Notă asupra reeditării Discursurilor lui Ion I. C. Brătianu</i> , publicate de George Fotino (Dan Dungaciuc, Stelian Neagoe)	XXIII
Introducere (George Fotino)	7
1895 noiembrie 21 — Discursul rostit la întrunirea Partidului Național Liberal de la Târgu-Jiu	13
1897 aprilie 2 — Joncțiunea Căilor Ferate Române cu cele austro-ungare la punctul numit Râul-Vadului (Adunarea Deputaților)	15
1897 aprilie 2 — Joncțiunea Căilor Ferate Române cu cele austro-ungare la punctul numit Râul-Vadului (Senatul)	17
1897 aprilie 5 — Discursul lui Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice, rostit la banchetul dat în onoarea sa	18
1897 noiembrie 25 — Traficul de produse pe Căile Ferate Române (Senatul)	19
1897 noiembrie 26 — Discurs la inaugurarea liniei ferate Pitești-Curtea de Argeș....	23
1897 decembrie 1 — Proiectul de lege relativ la drumurile de fier de interes privat (Senatul)	24
1897 decembrie 19 — Discuția proiectului de buget al Căilor Ferate pentru exercițiul 1899 (Adunarea Deputaților)	26
1897 decembrie 19 — Discuția bugetului (veniturile <i>docurilor</i>) (Adunarea Deputaților)...	30
1897 decembrie 19 — Discuția bugetului (Serviciul Navigației) (Adunarea Deputaților)...	30
1898 ianuarie 27 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii de construire și exploatare a Căilor Ferate de interes local (Senatul)	39
1898 ianuarie 31 — Linia ferată Crasna-Huși (Senatul)	41
1898 februarie 14 — Naufragiul vaporului „Meteor“ (Senatul)	42
1898 februarie 25 — Lucrările portului Constanța și contractul Hallier (Senatul)	43
1898 martie 7 — Proiectul de lege asupra regimului apelor (Senatul)	47
1898 martie 9 — Proiectul de lege asupra regimului apelor (continuare) (Senatul) ...	48
1898 martie 16 — Bugetul Căilor Ferate. Contractul cu Sindicatul Westfalian-Cardiff (Adunarea Deputaților)	50
1898 martie 20 — Discuția bugetului la capitolul venituri și cheltuieli pe exercițiul 1898-'99 (Adunarea Deputaților)	55

1898 martie 25 — Discuția generală asupra bugetului Ministerului Lucrărilor Publice (continuare) (Adunarea Deputaților)	56
1898 martie 27 — Proiect de lege pentru constituirea unui fond de rezervă necesar asigurărilor maritime (Adunarea Deputaților)	57
1898 aprilie 27 — Discuția generală asupra proiectului de lege pentru construirea căilor ferate de interes local (Adunarea Deputaților)	58
1898 aprilie 28 — Discuția generală asupra proiectului de lege pentru construirea căilor ferate de interes local (Adunarea Deputaților)	71
1898 aprilie 29 — Discuția generală asupra proiectului de lege pentru construirea căilor ferate de interes local (continuare) (Adunarea Deputaților)	72
1898 aprilie 30 — Discuția proiectului de lege pentru construirea căilor ferate de interes local (continuare) (Adunarea Deputaților)	78
1898 mai 1 — Discuția pe articole a proiectului de lege pentru construirea căilor ferate de interes local (continuare) (Adunarea Deputaților)	79
1898 mai 5 — Discuția pe articole a proiectului de lege relativ la creditul de 1 000 000 lei pentru facerea de studii și proiecte de căi ferate și pentru podul peste Dunăre la Severin (Adunarea Deputaților)	80
1898 mai 5 — Discuția generală asupra proiectului de lege relativ la creditul de 5 000 000 lei pentru acoperirea cheltuielilor necesare în cursul anului 1898-1899 unor construcții de poduri, șosele și alte lucrări (Adunarea Deputaților)	81
1898 mai 6 — Discuția proiectului de lege pentru acordarea unui credit de 17 800 000 lei necesar sporirii parcului de material rulant, cumpărării și comandării de noi vapoare și construirii racordării portului Constanța cu linia Cernavodă — Constanța (Adunarea Deputaților)	83
1898 mai 8 — Discuția proiectului de lege prin care se autorizează Ministerul Lucrărilor Publice a întrebuința 5 000 000 lei din creditul de 29 000 000 al gării centrale, prevăzut la legea sancționată la 28 mai 1892, pentru construirea de remize de mașini, prefacerea unor gări de ramificare și consolidarea liniei, și prin care se suprimă art. VI al menționatei legi privitor la repartitia creditului de 29 000 000 pe categorii de lucrări (Adunarea Deputaților)	90
1898 mai 8 — Discuția proiectului de lege prin care se deschide pe seama Ministerului de Lucrări Publice un credit extraordinar de 75 000 000 lei, pentru acoperirea cheltuielilor suplimentare necesare a se face în cursul anului 1898-'99 pentru lucrările portului Constanța (Adunarea Deputaților)	92
1898 mai 11 — Discuția proiectului de lege pentru acordarea unui credit de 17 800 000 lei, necesar sporirii parcului de material rulant, cumpărării și comandării de noi vapoare și pentru construirea racordării portului Constanța cu linia Cernavodă — Constanța (Senatul)	101
1898 mai 14 — Discuția proiectului de lege prin care comuna Constanța este autorizată a contracta de la Casa de Depuneri și Consemnațiuni, sau de oriunde va găsi, un împrumut de 1 000 000 lei plătit în termen de cel mult de 25 ani prin anuități	

Respect pentru camera de comerț

care se vor înscrie în fiecare an între cheltuielile obligatorii ale comunei spre a servi la plata lucrărilor de alimentare a orașului cu apă (Senatul)	104
1898 decembrie 16 — Discuția proiectului de lege privitor la modificarea legii din 9 iunie 1894 pentru organizarea Corpului tehnic al Ministerului Lucrărilor Publice (Senatul)	105
1899 ianuarie 26 — Discuția asupra proiectului de lege pentru sindicatele agricole (Adunarea Deputaților)	106
1899 februarie 9 — Discuția proiectului de lege pentru construirea căilor ferate de interes local (Senatul)	110
1899 martie 24 — Chestiunea Hallier (Adunarea Deputaților)	111
1899 martie 29 — Discursul lui Ion I. C. Brătianu, ministrul Lucrărilor Publice, rostit la întrunirea Partidului Național Liberal din Capitală	116
1899 iunie 12 — Validarea alegerilor de la Olt (Adunarea Deputaților)	118
1899 iunie 19 — Discuția răspunsului la Mesajul Tronului (Adunarea Deputaților)	120
1899 noiembrie 17 — Verificarea titlurilor aleșilor națiunii. Alegerile de la Bacău (Adunarea Deputaților)	126
1899 noiembrie 25 — Discurs la Mesaj în chestiunea Dunării și a creditului țării (Adunarea Deputaților)	128
1899 decembrie 2 — Chestiune personală cu N. Filipescu (Adunarea Deputaților)	152
1899 decembrie 9 — Discuția proiectului de lege pentru înființarea unei taxe de 5% asupra retribuției tuturor funcționarilor și impiegaților din stabilimentele și întreprinderile de comerț, industrie și utilitate publică (Adunarea Deputaților)	153
1899 decembrie 14 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea unor dispoziții din legea patentelor (Adunarea Deputaților)	157
1899 decembrie 15 — Contractul pentru lucrările portului Constanța (Adunarea Deputaților)	158
1899 decembrie 17 — Chestiunea furniturii de fân (Adunarea Deputaților)	172
1900 ianuarie 8 — Scrisoare deschisă dlui C. C. Arion, deputat	175
1900 ianuarie 20 — Discuția proiectului de lege relativ la capitalizarea sumei de 38 500 lei anual în folosul bisericii Sf. Nicolae din Brașov (Adunarea Deputaților)	178
1900 ianuarie 25 — Discuția proiectului de lege pentru construirea și exploatarea căilor ferate de interes local (Adunarea Deputaților)	180
1900 ianuarie 28 — Discuția Legii pentru subvenția școlilor române din Brașov (Adunarea Deputaților)	198
1900 martie 2 — Procesul Hallier (Adunarea Deputaților)	213
1900 martie 3 — Procesul Hallier (Adunarea Deputaților)	216
1900 martie 6 — Întrunirea din 5 martie (Adunarea Deputaților)	216
1900 decembrie 1 — Discurs la Mesajul Tronului (Adunarea Deputaților)	218
1900 decembrie 14 — Discurs la proiectul de lege pentru încurajarea industriei fructelor uscate (Adunarea Deputaților)	239
1901 ianuarie 13 — Discurs asupra extraordinarei scoateri în vânzare a pădurilor Statului (Adunarea Deputaților)	242

1901 februarie 8 — Discursul la proiectul de lege pentru reorganizarea căilor de comunicații (Adunarea Deputaților)	268
1901 februarie 12 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal în Capitală	274
1901 martie 26 — Discuția legii pentru modificarea art. 1 al legii din 31 martie 1898 prin care s-a prevăzut constituirea unui fond de asigurare a vapoarelor maritime de comerț ale Statului (Senatul).....	277
1901 octombrie 15 — Cuvântare rostită la inaugurarea bustului inginerului George Duca	280
1902 ianuarie 12 — Starea bazinului Sf. Gheorghe din Giurgiu (Adunarea Deputaților)....	282
1902 februarie 4 — Discuția proiectului de lege pentru bugetul administrației Căilor Ferate Române pe exercițiul 1902-1903 (Adunarea Deputaților)	285
1902 martie 11 — Discuție asupra Legii Pensilor privitoare la inginerii Căilor Ferate (Senatul)	288
1903 mai 2 — Discursul rostit de Ion I. C. Brătianu, ministru de Externe, la întrunirea Partidului Național Liberal din Capitală din 2 mai 1903.....	290
Introducere vol. II (George Fotino)	295
1903 decembrie 9 — Discurs asupra răspunsului la Mesajul Tronului (Adunarea Deputaților)	299
1903 decembrie 11 — Chestiune personală cu Take Ionescu (Adunarea Deputaților).....	332
1903 decembrie 12 — Discurs la Mesaj (Senatul)	334
1904 aprilie 14 — Chestiunea macedoneană (Senatul)	345
1904 noiembrie 22 — România și conferința internațională de la Haga (Senatul)	348
1905 ianuarie 26 — Discurs la întrunirea Partidului Național Liberal (București)	348
1905 martie 4 — Discurs la Mesaj (Adunarea Deputaților)	351
1905 martie 18 — Convenția Comercială între România și Germania (Adunarea Deputaților)	377
1905 martie 29 — Bugetul pe exercițiul 1905-1906 (Adunarea Deputaților).....	389
1905 aprilie 4 — Proiectul de lege pentru conversiunea rentei de 5% în 4% (Adunarea Deputaților)	418
1905 mai 8 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal (București)	428
1905 mai 9 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea unor articole din Legea pentru înființarea Curtii de Casație (Adunarea Deputaților)	429
1905 mai 11 — Problema românilor din Macedonia (Adunarea Deputaților)	438
1905 mai 23 — Chestiune personală în legătură cu construirea liniei ferate Pașcani-Neamț (Adunarea Deputaților)	440
1905 noiembrie 27 — Discurs la inaugurarea Clubului liberal din Câmpulung (Muscel)	442
1905 decembrie 9 — Discurs la Mesaj (Adunarea Deputaților)	443
1905 decembrie 17 — Discuția proiectului de lege relativ la concesiunea terenurilor petrolifere ale Statului (Adunarea Deputaților)	481

1905 decembrie 19 — Proiectul de lege pentru înființarea unei Case de Credit Viticol (Adunarea Deputaților)	483
1905 decembrie 19 — Proiectul pentru modificarea unor articole din Legea pensiilor din 1902 (Adunarea Deputaților)	484
1906 ianuarie 11 — Chestiune personală cu G. Gr. Cantacuzino, președintele Consiliului de Miniștri (Adunarea Deputaților)	484
1906 ianuarie 19 — Creditul Rural (Adunarea Deputaților)	489
1906 ianuarie 30 — Chestiunea iluminatului cu gaz și electricitate a Capitalei (Adunarea Deputaților)	489
1906 februarie 4 — Discuția proiectului de lege privitor la prelungirea concesiunii iluminatului Capitalei (Adunarea Deputaților)	490
1906 februarie 10 — Discuția proiectului de lege pentru înlocuirea impozitului căilor de comunicație cu impozitul personal (Adunarea Deputaților)	508
1906 februarie 23 — Discuția bugetului 1906-1907 (Adunarea Deputaților)	512
1906 iunie 25 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal din Brăila	547
1907 ianuarie 15 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal (București) ...	549
1907 ianuarie 21 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal (Craiova)	550
1907 februarie 4 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal (Galați)	552
1907 februarie 12 — Legea învățământului superior (Adunarea Deputaților)	554
1907 februarie 14 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii învățământului superior (Adunarea Deputaților)	556
1907 februarie 18 — Discurs la întrunirea Partidului Național Liberal (București)	570
1907 februarie 19 — Proiectul de lege pentru modificarea mai multor articole din Legea învățământului superior (Adunarea Deputaților)	572
1907 februarie 23 — Moartea lui Gr. Triandafil (Adunarea Deputaților)	574
1907 martie 1 — Împrumutul orașului Drăgășani (Adunarea Deputaților)	574
1907 martie 3 — Problema țărănească (Adunarea Deputaților)	575
1907 mai 6 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal (Brăila)	576
1907 mai 6 — Discurs rostit la banchetul care a avut loc după întrunirea Partidului Național Liberal (Brăila)	579
1907 mai 13 — Discurs rostit la întrunirea Partidului Național Liberal (Craiova)	580
1907 iunie 7 — Verificarea titlurilor noilor aleși în primăvara lui 1907. Alegerile din Olt (Adunarea Deputaților)	583
1907 iunie 12 — Răscoalele țărănești (Adunarea Deputaților)	585
1907 noiembrie 26 — Discurs la Mesaj (Adunarea Deputaților)	589
1907 noiembrie 29 — Răspuns la o întrebare relativă la Loteria Statului (Adunarea Deputaților)	595
1907 decembrie 8 — Din problemele clasei țărănești (Senatul)	595
1907 decembrie 14 — Discuția generală asupra Legii învoielilor agricole (Adunarea Deputaților)	596
1907 decembrie 15 — Discuția pe articole a Legii învoielilor agricole (Adunarea Deputaților)	613

1907 decembrie 16 — Discuția pe articole a proiectului de lege privitor la învoielile agricole (Adunarea Deputaților)	615
1907 decembrie 18 — Administrația comunei Bacău (Senatul)	621
1907 decembrie 19 — Chestiunea răscoalelor țărănești din primăvara anului 1907 (Senatul)	622
1907 decembrie 21 — Discuția proiectului de Lege asupra învoielilor agricole (Senatul)	623
1907 decembrie 21-22 — Chestiune personală cu Titu Maiorescu (Senatul)	642
1907 decembrie 22 — Chestiune personală cu I. Grădișteanu (Senatul)	644
1908 februarie 23 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii de organizare a comunelor rurale (Senatul)	645
1908 februarie 26 — Răspuns la întrebarea senatorului C. Olănescu privitoare la agitațiile țărănești (Senatul)	651
1908 februarie 26-27 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii de organizare a comunelor rurale (Senatul)	652
1908 februarie 28 — Răspuns la întrebarea deputatului B. Missir relativă la știri despre răscoale țărănești (Adunarea Deputaților)	658
1908 februarie 29 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii de organizare a comunelor rurale (Continuare) (Senatul)	660
1908 martie 1 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii de organizare a comunelor rurale (Continuare) (Senatul)	665
1908 martie 4 — Discuția proiectului de lege pentru abrogarea Legii de organizare a corpului de ingineri silvici și a serviciului domenal de pe lângă Eforia Spitalelor Civile din București (Adunarea Deputaților)	668
1908 martie 4 — Răspuns la interpelarea lui I. N. Lahovari asupra Comisiei Regionale din Ilfov (Adunarea Deputaților)	670
1908 martie 17 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii de organizare a comunelor rurale (Adunarea Deputaților)	673
1908 martie 17 — Discuția pe articole a proiectului pentru modificarea Legii de organizare a comunelor rurale (Adunarea Deputaților)	680
1908 martie 18 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea Legii jandarmeriei rurale (Adunarea Deputaților)	682
1908 martie 22 — Discuția proiectului de lege pentru înființarea Consiliului Administrativ Permanent (Adunarea Deputaților)	684
1908 aprilie 5 — Discuția proiectului de lege pentru modificarea art. 20, 65 și 70 din Legea pentru învoieli agricole (Senatul)	687
1908 noiembrie 10 — Discurs la banchetul dat în onoarea lui Alex. Crăsnaru, membru în Consiliul Superior Administrativ (R. Vâlcea)	688
1908 noiembrie 22 — Orații la moartea deputaților Poroișeanu și dr. I. Radovici (Adunarea Deputaților)	690
1908 decembrie 2 — Chestiunea dosarului relativ la convocarea Colegiului electoral al II-lea de Senat din județul Prahova (Senatul)	691

Respect pentru oameni și cărți

1908 decembrie 3 — Chestiune personală cu N. Xenopol (Senatul)	692
1908 decembrie 4 — Românii din Imperiul Otoman (Adunarea Deputaților)	694
1908 decembrie 8 — Răspuns la interpelarea senatorului T. Cămărășescu relativă la amânarea convocării Colegiului al II-lea Prahova (Senatul)	695
1908 decembrie 13-15 — Discuția răspunsului la Mesajul Tronului (Adunarea Deputaților)	698
1908 decembrie 17 — Prelungirea Convenției Comerciale cu Turcia (Adunarea Deputaților)	722
1909 ianuarie 11-24 — Discurs rostit cu prilejul alegerii lui Ion I. C. Brătianu ca președinte al Partidului Național Liberal (București)	723
Indice. Nume de persoane	727
Cuprins	733

Apărut 2019

Procesare calculator
CRISTIAN EMILIAN POPA

Împreună executăm prin Decizia nr. 2/2019
de către Serviciul Tipografic al Institutului
de Științe Politice și Relații Internaționale „Ion I. C. Brătianu”
București - 8-8-101 Iuliu Maniu, nr. 1-3
Telefon: 021 316 96 61

Discursul rostit la întrunirea Partidului Național Liberal de la Târgu-Jiu

21 noiembrie/3 decembrie 1895

La 15 octombrie 1895, Dim. A. Sturdza primește misiunea de a forma Guvernul. Se dizolvă Parlamentul conservator; corpul electoral este convocat pentru noi alegeri, Ion I. C. Brătianu intră în viața politică.

În ziua de 21 noiembrie a avut loc la Târgu-Jiu o mare întrunire publică a Partidului Național Liberal. În fața unui public compus din alegători ai tuturor colegiilor au vorbit Ion I. C. Brătianu, candidat la Colegiul I de Cameră, Titu D. Frumușanu și Anastase Stolojan. **Ion I. C. Brătianu** se adresează alegătorilor gorjeni.

Domnilor,

Manifestarea d-voastră electorală trece peste capul meu pentru a se adresa unei memorii scumpe.

Propunându-mă ca reprezentant al d-voastră, pe mine care n-am alt merit decât numele pe care-l port, ați dorit să arătați că recunoștința d-voastră e mai durabilă decât viața, că ea nu se oprește cu serviciile aduse.

În exemplul d-voastră pot găsi îndemn puternic cei care își sacrifică interesele private, căci el le arată că, pentru fiii lor, sunt moșteniri de esență superioară, ai căror depozitari siguri sunt inimile generoase.

În ceea ce mă privește, sentimentele ar crește iubirea și recunoștința mea pentru nobilul d-voastră județ, dacă ele ar putea crește. Această iubire și recunoștință, tra-nice și vii, au răsărit în zile de durere, în zile a căror reamintire profundă nu se șterge niciodată și ale căror învățăminte se imprimă cu urme indelebile în caracterele celor care le-au trăit.

Sunt șase ani de atunci.

Reintrând în țară, de la școală, găseam societatea noastră bântuită de una din acele crize morale cărora temperamentele cele mai robuste le rezistă cu greu și care criză, pe mine, inexperimentat, mă silea să mă întreb cu anxietate dacă fondatorii României moderne nu concepuseră clădirea lor pe temelii de iluzii, dacă nu pe nedrept atribuiseră țării virtuți generoase care de fapt se aflau numai în câteva inimi mari.

Eram înmărmurit înaintea sentimentelor dureroase, dar resemnate, cu care țara părea că privea cele mai nedemne întreprinderi și cu rușine mărturisesc că în mine se clătina încrederea în instituțiile care păreau că prezidau asemenea inechitate.

Dintr-acele porniri morbide de descurajare — descurajarea, zicea Ion Brătianu, este începutul corupției — dintr-acele porniri m-au deșteptat vocile d-voastră când l-ați aclamat ca senator pe părintele meu.

Prin alegerea de atunci, prin primirea entuziastă pe care i-ați făcut-o când a venit în orașul d-voastră, ați voit și ați știut nu numai să vă exprimați iubirea pentru omul care își consacraseră viața binelui public, dar totodată să manifestați vitalitatea și energia unei conștiințe superioare a intereselor generale.

Iubirea d-voastră vă câștigase iubirea mea.

Exemplul energiei d-voastră vă asigură recunoștința tuturor celor cărora le-ați arătat că nu instituțiile erau de vină, ci neîncrederea în ele și apatia resemnată.

Pentru mine, învățămintele d-voastră n-au rămas zadarnice, ele n-au fost numai stimulent contra descurajării unui moment.

Înrăurirea lor a fost mare asupra formării caracterului, căci mi-au arătat că judecățile pripite sunt adesea nedrepte, că instituțiile adesea nu par culpabile decât fiindcă oamenii care le mănuiesc le violentează sau le falsifică.

Mi-am format astfel convingerea, confirmată prin șase ani de observație, că ade-văratul rău de care suferim stă nu în principiul ci în nerespectarea legilor și că reforma politică esențială, aceea care se impune ca o condiție cardinală a înseși existenței noastre, e respectul legilor.

Acest respect al legilor, domnia lor reală, de la Constituție până la ultimul regulament cu obiect special, implică înfrânarea apetiturilor excesive; iar stabilirea nu se poate face numai prin măsuri coercitive, ci necesită o altă îndrumare dată activității rătăcite și răufăcătoare a prea numeroaselor elemente neproducătoare din societatea română.

Ea se leagă intim de economia noastră națională și obligă să se dea, prin toate mijloacele, avânt profesiilor agricole și industriale, spiritului de întreprindere particulară; să se înmulțească în toate direcțiile mijloacele și capacitatea producțiilor noastre.

În preocupările noastre, importanța chestiunilor economice crește astfel zilnic. Înăuntru ca și în afară, de buna lor rezolvare depinde adesea dezlegarea chestiunilor politice.

Studiul lor se impune și, în cercetarea lor, prima solitudine o merită țaranul, el, care cel mai mult suferă de răul actual și de ale cărui puteri depinde cel mai mult viitorul național; căci viitorul unui stat democratic nu e pe deplin asigurat decât când în fiecare suflet există conștiința solidarității sociale, și în fiecare trup vigoare destulă pentru realizarea aspirațiilor obștești.

Soarta morală și materială a poporului a făcut obiectul grijilor tuturor bunilor români; ameliorarea ei trebuie să formeze și astăzi țelul primelor întreprinderi.

Partidul Național Liberal, care la fiecare epocă a vieții noastre contemporane a fost reprezentantul voinței naționale, nu putea să nu resimtă aceste trebuințe, fără a dezminți gloriosul său trecut.

Respect pentru oameni și cărți

Conducătorii săi eminenți nu puteau să lase să pericliteze, prin vicioasă aplicare și necompletare, opera predecesorilor lor. Nu trebuie să ne facem iluzii. Această reformă cere timp și energie; ea nu se poate întrona decât prin luptă împotriva deprinderilor rele și nu sunt misiuni mai grele decât acelea de educator.

Ea e impusă de un rău mare, de un rău resimțit de toți, ale cărui efecte se manifestă patologic în toate ramurile activității naționale și putem învăța, din viața generațiilor trecute, că triumful nu poate înșela pe aceia care se fac organele unor necesități reale.

De ei se poate spune ceea ce Ion Brătianu zicea când voia să explice opera marelui transilvănean, a lui Lazăr:

„Ce putere supra umană a avut Lazăr ca, la rândul său, să ridice de pe patul morții, nu un individ ci o națiune și să-i zică:

Scoală-te și mergi, și ea să meargă.“

Niciuna nici alta decât aceea pe care Dumnezeu o dă oamenilor care se hotărăsc să se ridice cu sufletul și cu inima spre a se face expresia unei nevoi, a unor trebuințe simțite, a unei idei mari, care la un moment propriu să se gândească și să voiască pentru o națiune întreagă.

Dumnezeu va da puteri mari conducătorilor noștri, din care unul ne-a făcut distinsa onoare de a asista azi aici insuflându-ne tuturor energie și perseverență pentru a-i putea ajuta.

Voința Națională, anul XII, nr. 3 293 din 26 noiembrie 1895

2

Joncțiunea Căilor Ferate Române cu cele austro-ungare la punctul numit Râul-Vadului

Adunarea Deputaților, 2 aprilie 1897

La ordinea zilei se află proiectul de lege relativ la creditul de 8 000 000 lei deschis pentru construcția liniei Râul-Vadului – Călimănești.

C. Dobrescu-Argeș combate proiectul, aducând argumente în favoarea executării unei linii Râul-Vadului – Copăcenii – Călimănești – Curtea de Argeș, linie care, atât din punct de vedere financiar cât și dintr-un interes internațional și strategic, se dovedește — spune d-sa — a fi superioară.

Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice: Dlor deputați, dacă nu aș fi un partizan convins al discuției celei mai libere, aș fi avut dreptul să mă plâng de modul cum se face discuția art. 1. Onor. reprezentantul de Argeș nu numai că a făcut o discuție generală asupra proiectului de lege, dar a discutat și chestiuni care actualmente nu sunt înaintea d-voastră. Linia ce se propune prin acest proiect este o linie care să satisfacă Convenția încheiată cu Austro-Ungaria. Această linie, în urma

studiilor făcute de către ingineri, ori de unde ar pleca, fie de la Curtea de Argeș, fie de la Râmnicu Vâlcea, trebuie să treacă prin Călimănești. Anul trecut s-a votat porțiunea Râmnicu Vâlcea – Călimănești. Atunci ar fi fost în drept dl Dobrescu să facă observațiile pe care le-a făcut în discuția de azi. Actualmente însă, ne găsim în următoarea situație: avem un cap de linie la Călimănești; ne aflăm cu studii care constată că, ori pe unde am face joncțiunea cu frontiera, linia trebuie să treacă de la Călimănești la Râul Vadului, pe Valea Oltului, și venim deci cu un proiect de lege prin care vă cerem această porțiune de linie, care se impune în orice caz.

Nu văd, dar, în ce mod proiectul acesta poate să dea naștere la discuția în care dl Dobrescu voia să mă atragă; dar dacă nu m-aș teme a pierde timpul Camerei, amorul propriu de specialist m-ar fi invitat să răspund și să discut cu domnul Dobrescu chestiunea relevată de d-sa.

Mă voi feri însă de a prelungi această discuție care, de drept, și-ar fi avut locul atunci când ar fi venit un proiect de lege pentru linia directă Piatra – Bacău.

C. Dobrescu-Argeș: Vorbeam de podul de peste Olt, din dreptul orașului Drăgășani.

Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice: Acesta a fost introdus de comitetul delegaților. Dl Dobrescu a mai adăugat că ieri eu aș fi zis că deși din punct de vedere internațional această linie nu se impune, totuși din punct de vedere local traseul propus e mai favorabil.

Am fost prost înțeles. Adevărul e că, după ce dl Villacrosse a răspuns la partea întâi care se referă la caracterul internațional al liniei, mi-am permis să atrag atenția Adunării că și din punct de vedere local linia ce se propune azi nu este inferioară celei pe care o propune onor. reprezentant al Argeșului.

Iată acum pentru ce Comitetul delegaților a introdus în proiect și podul de peste Olt, în dreptul gării Drăgășani. Această linie, deși internațională, fiind destinată să servească și interesele locale, s-a crezut nimerit ca, din moment ce se fac aceste lucrări, ea să deservească ambele maluri ale râului Olt. Și de aceea s-a hotărât ca în dreptul fiecărei stațiuni să se construiască câte un pod.

Comitetul delegaților d-voastră a voit să acorde aceste avantaje și locuitorilor vecini liniei actualmente existente pe malul Oltului, cel puțin celor din dreptul Drăgășanilor.

Încă o dată, vă rog să votați acest proiect de lege care nu face deloc imposibilă joncțiunea Curtea de Argeș; din contră, el îi ușurează și grăbește realizarea, căci dintr-un tot va rămâne numai o porțiune de executat.

Când voi veni cu această lege, dl Dobrescu va fi în drept să facă discuția generală pe care ne-a făcut-o azi, ca să vedem pe unde vom putea ajunge mai repede și la Niș și la Constantinopol; în momentul acesta, vă rog însă să votați proiectul de lege. *(Aplauze)*

Se supune la vot și se admite închiderea discuției. Adunarea adoptă proiectul.

Joncțiunea Căilor Ferate Române cu cele austro-ungare la punctul numit Râul-Vadului

Senatul, 2 aprilie 1897

Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice, dă citire Mesajului Regal relativ la deschiderea unui credit de 8 000 000 lei, pentru prelungirea liniei ferate Râul-Vadului – Călimănești până la Râul-Vadului; apoi adaugă: „Dlor senatori, v-aș ruga să admiteți urgența pentru acest proiect de lege, ca să putem începe lucrările chiar în această vară, fiindcă suntem deja foarte întârziați cu această lucrare. Există o Convenție cu Austro-Ungaria care impune terminarea pentru anul viitor și chiar în acest timp tot ne trebuie o prelungire a Convenției”.

Proiectul se ia în discuție. Raportorul C. Poroineanu dă citire raportului Comitetului delegaților și proiectului de lege.

Colonel A. Budișteanu, luând cuvântul, consideră că linia proiectată va aduce prejudiciu marii căi de comunicații menite să lege Occidentul cu Orientul prin Râul Vadului – Curtea de Argeș – Pitești. Cere în consecință să se construiască întâi linia Curtea de Argeș prin Loviștea – Râul Vadului și pe urmă să se facă linia de la Râul-Vadului – Călimănești.

Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice: Dlor senatori, dl colonel Budișteanu îmi cere o făgăduială care nu mă costă nimic, nu fiindcă aș fi om care să nu-mi țin făgăduielile, dar fiindcă ceea ce-mi cere era deja în intenția mea. Pot deci făgădui că legea actuală nu prejudiciază întru nimic chestiunea joncțiunii prin Curtea de Argeș – Călimănești – frontieră.

Acum să-mi dați voie să vă expun în câteva cuvinte în ce constă actualul proiect de lege: există de mai mulți ani o Convenție între Statul nostru și Statul austriac pentru o joncțiune la Râul-Vadului. Această Convenție nu specifică de la care punct al liniilor noastre să se construiască linia de joncțiune și, de fapt, erau două puncte de unde ar fi putut pleca, adică sau de la Curtea de Argeș sau de la Râmnicu Vâlcea.

Se pune deci chestiunea: pe unde este mai avantajos să se facă această linie internațională? De la Râul-Vadului prin Curtea de Argeș și Pitești la București, sau de la Râul-Vadului prin Călimănești, Râmnicu Vâlcea, Piatra la București? Studiile au arătat că, oricare din aceste două drumuri s-ar adopta, traseul ar trebui să urmeze Valea Oltului de la Râul-Vadului la Călimănești. Această porțiune deci se impune în orice caz.

Anul trecut, d-voastră ați binevoit să votați o linie de la Râmnicu Vâlcea la Călimănești. Astfel încât, actualmente, ne găsim cu o linie deja existentă, sau cel puțin în construcție, de la Râmnicu Vâlcea la Călimănești și cu un angajament internațional luat de a face o joncțiune internațională la Râul-Vadului, care impune, precum zisei, construcția liniei Călimănești – Râul-Vadului. Noi vă cerem tocmai creditul necesar pentru facerea acestei părți indispensabile.

Vedeți, deci, că, construcția acestei linii nu implică întru nimic nefacerea liniei Călimănești – Curtea de Argeș.

Prin urmare, cred că și onor. dl colonel Budișteanu poate să acorde votul său acestui proiect, fără să jignească întru nimic interesele județului Argeș care, din contră, sunt deservite de-a lungul Oltului prin calea ferată ce vă propunem.

În ceea ce privește restul chestiunilor pe care le-a atins d-sa, mă voi opri numai la două mai întemeiate, relative la departamentul meu: construcția liniei Curtea de Argeș – Pitești și construcția vagoanelor în țară.

Despre prima din aceste chestiuni, deși nu face parte din actualul proiect de lege, îmi veți da voie să spun câteva cuvinte ca să nu-l las pe dl colonel Budișteanu în nedumerire. Linia Pitești – Curtea de Argeș, din cauza lipsei de bani, s-a construit într-adevăr foarte încet, dar d-voastră știți că predecesorii mei, dnii Stoicescu și Porumbaru, au luat măsuri ca să se facă cât mai repede și, într-adevăr, grație dlor, s-a resimțit o mare schimbare în construcția acelei linii. O simplă campanie de vară însă nu este de ajuns ca să se poată construi o linie de drum de fier. Într-acest moment, adevărat este că antreprenorul ar fi trebuit să fie mult mai înaintat și ne găsim în această situație: sau să luăm lucrarea de la antreprenor, făcând-o în regie, sau să acordăm continuarea unui alt antreprenor, sau să dăm un nou răgaz antreprenorului actual; și, oricare ar fi influențele de care vorbea dl colonel și pe care nici eu nu le cunosc, voi adopta acea soluție care va permite o mai rapidă terminare și voi exercita toate presiunile ca în timpul cel mai scurt linia să fie pusă în circulație.

În ceea ce privește fabricarea vagoanelor, Direcția căilor ferate s-a preocupat mai de mult să facă nu numai vagoanele dar și locomotivele în țară.

Este chiar un proiect făcut pentru aceasta și construcția atelierelor, deja începută, va da satisfacție dlui colonel.

Se supune la vot închiderea discuției și se aprobă. Legea este votată.

Dezbaterile Senatului, Monitorul Oficial,
nr. 63 din 9 aprilie 1897, p. 617

4

Discursul lui Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice, rostit la banchetul dat în onoarea sa

5 aprilie 1897

În seara de 5 aprilie, peste două sute de ingineri s-au adunat în Sala Hugo ca să sărbătorească intrarea lui Ion I. C. Brătianu în noul Minister. Nouăsprezece inspectori generali au ținut să ia parte la această întrunire. Printre numeroșii amici ingineri ai noului ministru, se aflau mulți care nu împărtășeau principiile liberale și au venit la banchet numai pentru a-și manifesta simpatia către ministrul cu care s-au găsit în strânse legături, atât de când acesta s-a întors în țară ca inginer, cât și pe timpul când își făcea studiile la Școala Politehnică și la Școala de Poduri din Paris.

Respect pentru oameni și cărți

Ion I. C. Brătianu a fost al treilea inginer care a ajuns ministru al Lucrărilor Publice. Cel dintâi a fost Panait Donici, de la noiembrie 1867 până în noiembrie 1868; al doilea, Grigore Olănescu în 1891.

Deși s-a scris în presa junimistă că Societatea Politehnică ar fi refuzat să ia parte la acest banchet, cu toate acestea, Comitetul Societății a făcut invitațiile la care n-au răspuns mai puțin de 205 ingineri printre care: Frunză, Saligny, Duca, fostul director al Căilor Ferate, Radu, Romniceanu, Mănescu, Tassian, Țărușanu, Capuțineanu, Zahariad, Olmazu, Mironescu, Zăuceanu, Gafencu, Sinescu, Cantacuzino, Băiulescu, L. Lupașcu, Hârjeu, Matac, C. Sturdza, F. Dianu, Paciurea, Cuțarida, Guran, Opran, Istrati, Pâslă, Boțea, N. St. Cucu, Cristian, Balaban etc.

Seria toasturilor o deschide Ion I. C. Brătianu, noul ministru al Lucrărilor Publice, care a închinat în sănătatea Majestăților Lor.

Au vorbit după aceea P. Țărușanu, Saligny, Tassianu și Alimănișteanu.

Ion I. C. Brătianu răspunde:

Dlor, aceasta îmi amintește un episod din viața militară.

Când un tânăr ofițer, în goana calului, trece cu stindardul regimentului în mână, bătrânii generali și tot corpul ofițeresc trag săbiile și salută.

Nebun ar fi însă ofițerul acela dacă ar lua aceste saluturi pentru el, când ele se adresează steagului, simbol al unirii și al comunei conlucrări.

Știu că numele pe care îl port e principalul titlu; departe însă de a regreta aceasta, văd în el un îndemn puternic și un învățământ pentru toți, căci dovedește că societatea românească, oricare i-ar fi șovăielile aparente, știe să prețuiască serviciile aduse și-și poartă recunoștința chiar asupra fiilor acelor care au binemeritat.

Deși cu mari ezitări am primit greaua sarcină ce mi s-a încredințat, astăzi sunt plin de încredere în misiunea mea, căci încrederea mi-o pun nu în propriile-mi merite, ci în valoarea și energia forțelor care mă înconjoară și pentru prosperitatea cărora ridic paharul.

Aplauze îndelungate acoperă ultimele cuvinte al sărbătoritului.

Voința Națională, anul XIV, nr. 3 685 din 8 aprilie 1897

5

Traficul de produse pe Căile Ferate Române

Senatul, 25 noiembrie 1897

C. Racoviță îl interpelează pe ministrul Lucrărilor Publice asupra lipsei de vagoane și asupra suferințelor agricultorilor din cauza imposibilității în care ei se găsesc de a-și transporta cerealele în porturile țării.

I. F. Robescu se asociază interpelării oratorului precedent: toate faptele enunțate de dl Racoviță sunt adevăruri palpabile, spune d-sa. Roagă Senatul să încuviințeze o anchetă parlamentară agricolă care să semnaleze toate neajunsurile ce împiedică traficul regulat al produselor și pentru ca în urmă Guvernul să ia măsuri de îndreptare.

Ion I. C. Brătianu, *ministru al Lucrărilor Publice*: Domnilor senatori, trebuie să discutăm această chestiune cu tot sângele rece pe care-l comportă acest subiect atât de important în țara noastră și voi începe prin a recunoaște că onor. dnii interpelatori au dreptate să se îngrijoreze și că în constatarea dlor este un mare adevăr.

Să-mi dați voie însă să mă despart cu totul de dlor în ceea ce privește cauzele răului și cred că nu modul în care propuneau vindecarea lui ar putea fi cel mai nimerit.

Suferințele comerțului nostru de cereale își au cauza în însăși esența lui, în modul în care e alcătuit exportul de cereale, iar lipsa de vagoane nu e decât unul din efectele acestui rău, efecte pe care le-am constata mult mai numeroase, dacă am intra într-un studiu amănunțit al tranzacțiilor noastre comerciale. Lipsa de vagoane provine din faptul că, cu obiceiurile actuale, țara noastră, care e atât de agricolă, cere ca, la un moment dat, tot produsul ei să fie transportat, de peste tot, într-o singură direcție, adică în porturile Brăila și Galați.

Parcul nostru de vagoane, care desigur trebuie mărit, nu e suficient pentru a satisface această cerință. Dar numai prin sporirea lui n-am putea curma complet răul, căci degeaba am avea un număr suficient de vagoane, dacă n-am avea totodată toate instalațiile necesare circulației lor.

Ne-ar trebui linii de garaj, gări de încrucișare, instalații în porturi, pentru descărcări, ateliere pentru reparații, locomotive pentru tracțiune, remize pentru aceste locomotive și, dacă am face socoteală câte vagoane ne lipsesc pentru a satisface instantaneu actualele noastre trebuințe, dacă am cumpăra acele vagoane și totodată am organiza întregul utilaj încât aceste cumpărări să nu rămână neeficace, ar trebui să vin cu un credit care, desigur, i-ar speria pe cei mai optimiști. Dar nu cred că acesta ar fi sistemul cel mai nimerit pentru a ajunge la rezultat, ci ar trebui să căutăm a organiza și a ameliora însuși sistemul tranzacțiilor de cereale, precum s-a făcut în Statele Unite, în Republica Argentina și în Rusia și precum e pe cale de a se face în Germania.

Aceasta nu va să zică însă că, de la starea în care ne găsim astăzi până la ajungerea acestui ideal, nu e încă un mare pas de făcut și acest pas îl voi face cât de curând, venind înaintea d-voastră să cer un credit pentru a mări parcul nostru de vagoane și a face oarecare instalații în gări, ca să nu mai suferim ca în acest moment. Ameliorarea definitivă, însă, o puteți aștepta de la o nouă organizare a comerțului nostru de cereale. Și dvs puteți, desigur, să vă plângeți de starea de lucruri în care el se află, însă cred că nu sunteți drepti când ziceți că nu ne-am preocupat de această organizare, căci cel mai serios mod de a se preocupa de un rău e de a-l studia în cauzele și efectele sale, pentru a-i căuta vindecarea.

Și, în această ordine de idei, am avut onoarea să vă aduc la cunoștință constatările unei anchete făcute de Direcția Căilor Ferate, cu multă competență, asupra miș-cării cerealelor și asupra mijloacelor de îndreptare.

Am voit, astfel, să pun în dezbaterea publică această chestiune în întregul ei și, luând avizul oamenilor competenți, să vedem care e mijlocul real de a ajunge să îndreptăm comerțul nostru de cereale.

Acum, revenind la efectul imediat de care se plânge dl Racoviță, adică la lipsa de vagoane, să-mi permiteți să spun că d-sa, deși are dreptate în general, însă în detaliu a prezentat mai multă exagerare în cuvântarea d-sale.

Mai totdeauna, răul momentan ne face să suferim mai mult decât cel de ieri; astfel și dl Racoviță se plânge mai tare de răul din acest timp, găsindu-l mai mare decât în trecut; pe când, în realitate, cu cifrele în mână constat că, în acest an, lipsa zilnică maximă a fost de 3 900 vagoane și a scăzut în curând la 2 700, pe când, anul trecut, lipsa zilnică maximă a vagoanelor a fost de 8 000 și s-a menținut 10 zile. Vedeți, dar, că e o mare deosebire între cifra de acum un an și cea de anul trecut. Dar poate, zice dl Racoviță, că lucrul acesta era natural, deoarece anul trecut a fost o recoltă mai mare.

Trebuie însă să ținem seamă la lipsa vagoanelor nu numai de recoltă, dar și de prețul ce se oferă, căci, când prețurile sunt uniforme, agricultorii nu se grăbesc atâtea, nici toți în același moment și vânzările, deci și transporturile, se repartizează pe un timp mai lung; nu tot astfel se întâmplă când prețurile prezintă fluctuații, cum au prezentat anul acesta. Și de aceea vedem în acest an, că până la sfârșitul lui august, aveam prisoase de vagoane și că, chiar până la 15 octombrie lipsurile au fost neînsemnate; iar, de atunci, deodată ele s-au pronunțat.

Pentru asemenea cuvinte, se pot cita ani, ca 1891, în care a fost o recoltă foarte bună dar în care variațiile prețurilor, nefiind așa exagerate, nu s-a simțit atât lipsa de vagoane. Oricare ar fi însă aceste variații, precum v-am arătat-o la începutul cuvântării mele, e cert că nu avem vagoane suficiente și în curând vă voi prezenta un proiect de credit pentru sporirea parcului nostru de vagoane, care astăzi este numai de 4 000; și, din acestea, multe sunt în reparații. Pentru aceste reparații ne putem plânge, împreună cu dl Racoviță, că nu avem încă ateliere suficiente.

Dar nu se poate zice că nu a fost prevedere, căci două ateliere mari, la Iași și la București, sunt în construcție și, când vor începe să funcționeze, desigur că nu vom mai avea să suferim, în reparația vagoanelor, întârzierea de astăzi.

Insuficiența parcului nostru a fost încă exagerată prin faptul că, anul acesta, vânzarea porumbului s-a făcut simultan cu vânzarea grâului și că, în mare parte din Moldova, această vânzare se face pentru Austria și Germania.

Și pe când un vagon încărcat pentru Brăila e reținut mai puțin de 4 zile, cele expediate peste granițe nu se reîntorc decât, în medie, peste 15 zile. Astfel că un vagon ieșit în această direcție face de 4 sau de 5 ori mai puține servicii decât cele care circulă în țară.

Cu toate acestea, nu ne plângem de Direcțiile Căilor ferate străine, fiindcă ele nu numai că nu ne-au întârziat vagoanele, dar, în urma insistențelor noastre, ne-au pus la dispoziție vagoanele necesare ca să transportăm de aici înainte grânele care merg în direcția lor.

Dl Racoviță se înșală când crede că un vagon, ca să meargă în China, are nevoie de 21 zile. N-a ajuns încă industria transportului la acest progres pe care-l vom dori încă mult timp.

De asemenea, este nedreaptă acuzația la care face aluzie dl Racoviță, că administrația căilor noastre ferate și Ministerul Lucrărilor Publice, cunoscând lipsa de vagoane, ar fi închiriat vagoanele noastre căilor ferate străine. Din contră, am căutat ca să închiriem, noi, vagoane străine, dar nu am putut, pentru că nu avem mașini și nu putem să le găsim în momentul când ne trebuie nouă.

Vă spun că ne-am preocupat de aceasta, numai ca să vă arăt cât de departe a fost de noi gândul ce ni se atribuia cu atâta ușurință că voiam să împrumutăm vagoanele noastre administrațiilor străine.

Asemenea, să-mi dați voie să protestez din toată inima contra învinuirilor pe care dl Racoviță le-a adus Direcției Căilor Ferate. N-am avut decât să mă felicit, și nu eu personal, dar cred că întreaga țară trebuie să se felicite de întreaga Direcție și că avem în capul acestei administrații un om nu numai atât de competent, dar atât de eminent.

Colonel Budișteanu: Eu nu mă felicit.

Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice: E de regretat această părere!

C. Racoviță: E competent ca inginer, nu ca administrator.

Ion I. C. Brătianu, ministru al Lucrărilor Publice: Eu urez ca în toate administrațiile să avem oameni atât de capabili.

Domnilor, Direcția Căilor Ferate s-a preocupat de toate chestiunile relative la agricultura noastră.

Voi veni înaintea d-voastră cu proiecte de lege pentru a mări capacitatea de transport a căilor ferate și totodată studiem, precum știți, instalațiile și funcționarea magaziiilor cu silozuri. Aceasta nu a împiedicat Direcția Căilor Ferate să activeze construcția magaziiilor hangare, din care s-au construit în acest timp 15 000 metri pătrați, ceea ce este desigur un progres, deși dlui Racoviță nu-i plac aceste magazine, fiindcă sunt deschise.

De asemenea, ca să vă arăt cât de nefondată este învinuirea ce se aduce Direcției Căilor Ferate, în ceea ce privește reaua întrebuințare a vagoanelor, vă voi spune că, comparativ cu Germania, vagoanele noastre fac tot atâția kilometri ca și vagoanele germane, deși Germania este o țară industrială și agricolă mult mai întinsă, în care transporturile se fac uniform în tot cursul anului, ceea ce permite o întrebuințare mult mai favorabilă a materialului.

Pe când la noi, din contră, circulația se împarte în mod foarte inegal; astfel, la 1890, în timp de 8 luni nu s-au transportat decât 59 000 vagoane și în alte 4 luni 70 000; și această proporție o găsim în fiecare an. Timp de 3-4 luni se transportă o dată și jumătate cât s-a transportat în celălalt timp al anului. Cu toate acestea, vagoanele atât de bine sunt întrebuințate în timpul când traficul este intens încât, ca rezultat definitiv, ajungem că vagoanele noastre parcurg anual același număr de kilometri ca în Germania. În privința celorlalte rele, pe care dl senator Robescu le-a constatat că se produc fie la docuri, fie la gări, din nenorocire am să mă plâng că aceste semnalări sunt niște semnalări vagi; am luat toate măsurile ca să împiedicăm asemenea abuzuri, unde s-ar produce; dar cu regret am constatat că, în cele mai multe cazuri, chiar proprietarii singuri îi acopereau prin declarațiile lor pe agenții bănuți.

Vă semnalez aceasta ca să vedeți cât este de dificil, în asemenea condiții, a se stârpi răul. Totuși, vom face tot ce ne va sta în putință ca să oprim aceste abuzuri. Ele însă nu sunt mai frecvente decât în alte administrații de căi ferate. Chiar declarația de care se plânge dl Racoviță, și prin care căile ferate nu iau pe răspunderea lor stricăciunile ocazionate pe drum, este o declarație tipică reclamată de toate căile