



În prima ediție a volumului POESII de Mihai Eminescu (editată de Titu Maiorescu, în 1883), din poezia DOINA lipsește un vers: *”Și cum vin cu drum de fier” („De la Turnu-n Dorohoi/ Curg dușmanii în puhoi/ Și s-așează pe la noi;/ Și cum vin cu drum de fier/ Toate cântecele pier,/ Zboară păsările toate/ De neagra străinătate etc.”).*

Absența acestui vers nu este nici întâmplătoare, nici nevinovată. Titu Maiorescu era un tip extrem de scrupulos și de pedant când era vorba de textul tipărit, mai ales în cazul unei personalități uriașe ca Eminescu. Absența versului este o omisiune intenționată iar explicația, oricât ar părea de forțată, își are explicația în celebra afacere Strousberg. Prin această neinspirată tranzacție, statul român concesionase construcția căilor ferate unuia dintre cei mai mari escroci internaționali de la vremea aceea, Bethel Heinrich Strousberg, mai exact concernului german condus de acesta.

Afacerea, inițiată cu acordul și sprijinul regelui, a fost o hoție fără precedent în istoria României iar scandalul a fost atât de mare, încât l-a adus pe Carol în pragul abdicării. El picase, de fapt, într-o capcană întinsă de conaționali săi germani și de răii sfătuitori corupți din guvern, în special liberalii. Scandalul a durat 12 ani: de la 10 septembrie 1868, când a fost ratificat de Parlament contractul cu concernul Strousberg (cu sprijinul guvernului liberal condus de Ștefan Golescu), până în la 11 aprilie 1880, când s-a format „Direcțiunea princiară a Căilor Ferate Române”, iar sistemul feroviar a început să fie răscumpărat și să intre în administrarea statului.

Poziția lui Eminescu, ziarist extrem de bine informat, în legătură cu jaful colosal asupra României, pe care l-a constituit afacerea Strousberg, a fost fermă și clară, și o exprimase încă din 1876, în “Curierul de Iași”: „Drumurile noastre de fier, în fine, au fost construite cu totul în interesul străinilor. Ele nu raportează decât 2.000.000 pe an și se cheltuiește cu ele peste 40.000.000; diferența toată iesă din țară din punga a 700.000 contribuabili pentru preumblarea mai comodă a 30.000. Dacă s-ar fi făcut un drum de fier de la Galați la Marea Neagră și acolo un port pentru esportul grânelor noastre, s-ar fi servit într-un alt mod interesele țarei”. (observăm aici și nuanțările economice făcute de Eminescu între „CFR Călători” și „CFR Marfă”).

Și totuși, ce legătura este între Titu Maiorescu și cenzurarea versului „Și cum vin cu drum de fier”? – ar putea întreba cineva. Există o asemenea legătură? Există! Maiorescu, care era lider al Partidului Conservator (dușmanul liberalilor) și care, în Parlament, pleda împotriva afacerii Strousberg, în particular era avocat al firmei Strousberg ÎMPOTRIVA STATULUI ROMÂN. Oricât ne-ar reține anvergura culturală a „protectorului” lui Eminescu, nu putem evita concluzia care se impune de la sine: Titu Maiorescu a fost un trădător de țară. Ceea ce Eminescu nu putea fi, mai ales că știa în detaliu toate dedesubturile afacerii Strousberg. Iar Titu Maiorescu știa că Eminescu știe... Așa că, la scurtă vreme după ce marele poet național era băgat în cămașa de forță și închis la

spitalul Șuțu, Maiorescu îi tipărea, la Editura Socec, primul volum de „Poesii”. În care, dintr-o excesivă prudență ardelenească, a eliminat acel vers „periculos”, ce putea fi interpretat ca o aluzie la afacerea Strousberg. Căci, în 1883, ecourile scandalului încă nu se stinseseră.

Experiența dramatică a afacerii Strousberg a făcut ca, începând cu 11 aprilie 1880, statul român să renunțe definitiv la concesiunile care generaseră dezastrul economic al României și nenumăratele scandaluri politice. De fapt nu chiar definitiv, ci doar până astăzi. Căci decizia irresponsabilă a unui ministru liberal, pe nume Relu Fenechiu, readuce Căile Ferate Române la momentul afacerii Strousberg...

Cine era industriașul escroc Strousberg?

Bethel Henry Strousberg (20 noiembrie 1823 - 31 mai 1884) a fost un industriaș evreu din Germania. Dintre antecedentele sale infracționale cea mai răsunătoare s-a petrecut în 1847 în Anglia. Fiind angajat ca agent al mai multor companii de construcții, a sustras o parte din banii destinați plăților și a fost arestat de poliție în momentul în care voia să fugă cu vaporul în America. A fost judecat și condamnat la șase luni de muncă silnică (cu executare!).

A urmat marea lovitură din România, dar nici aceasta nu s-a terminat prea bine pentru că, în 1875, a intrat în faliment, în plină derulare a contractului. A mai încercat o escrocherie financiară cu o bancă din Rusia, dar a fost din nou prins, judecat și “retrocedat” Germaniei. Ultimii ani și i-a petrecut scriindu-și memoriile și încercând să-și reabiliteze imaginea prin diverse proiecte. N-a mai apucat. A murit pe 31 mai 1884, la Berlin.

sursa:

www.stirilemm.ro