

CAP. XXVIII.

TRANSPORTUL.

1. Mijloace de transport. — 2. Druinuri. — 3. Poduri. — 4. Vehicule. — 5. Poșta, telefoane. — 6. Căile ferate. — 7. Căile navigabile. — 8. Calea aerului.

1. — Să în această direcție există o evoluție generală în omenire, oglindită în aceea a fiecărui popor.

La început omul ducea în spate, pe distanțe uneori destul de mari, sarcinile de care avea nevoie. A urmat călăritul, scutindu-și din osteneală, ca și transportul cu carele și căruțele trase de boi sau cai. Mai târziu și acestea au fost înlocuite de trenuri, acum de camioane sau aeroplane.

In ţările înaintate transportul făcut de om e o raritate, pe distanțe prea scurte (crengi din pădure). Sunt ţări în care și cărăușia cu animale aproape a dispărut.

Prin evoluția ei generală, în România au mai rămas în deplină folosință mijloacele de transport arhaice. Distanță și de 10—20 km. gospodina plecând din zori, își duce marfa de vânzare la târg, pe jos. E o mare pierdere de vreme, o osteneală nerentabilă, legată și de mari nenorociri. Copiii lăsați de capul lor adesea ori din joc dău foc casei.

Cum duce omul sarcina variază dela loc la loc; modalitățile sunt diferite, în legătură unele cu ancestrale obiceiuri, altele cu relieful local. Aproape nelipsită a rămas traista, pusă în spate la capăt de băț sau două, echilibrate pe umăr, una în față, alta în spate. Se întrebunează adesea coromâsla (cobilița), pârghia de lemn, cu care se transportă cofele cu apă, dar și marfa.

Într-o regiune restrânsă din țară, ce nu trece decât cam până la Pitești, la răsărit de Olt, iar în Ardeal până la Mureș, este obiceiul mediteran de a purta pe cap, o echilibristică de admirat, coșul cu merinde, marfă sau copii. Nu rar întâlnesci feinei (numai ele port greutatea), având pe cap coșuri pline cu merinde, iar în brâu furca, torcând cu o siguranță și iuțeală ce nu pot deștepta decât admiratie, (Fig. 279).

Transportul cu animale e vechiu. El e încă mult folosit nu numai în ținutul muntoselor cu aspre cărări, dar chiar și pe la șes. Măgarul ce ține, în peregrinările oierilor, fruntea turmei, este încărcat cu tot ce trebuie la popas, dela saci cu merinde până la ceaunul de făcut mămăligă.

Cărăușia a rămas încă un mijloc arhaic, des întrebuințat la noi. Lemnul din păduri se cară cu carul cu boi; butoaiele cu vin dela Valea-Călugărească

la Bucureşti iarăşi cu carele se transportă. Nu rar se întâlnesc caravane întregi, tovărăsie pentru drum lung, aşa cum descriu călătorii vechi ca obişnuite în veacurile trecute. Seara cărăușii poposesc mai adesea în preajma unei crășme din cale, căci hanurile vechi au dispărut, sau în jurul unei fântâni, dormind lângă foc înveliți în cojocul sau mantaua largă, scene care au atras admirarea lui d'Hauterive în veacul al XVIII-lea, aducându-le drept exemplu de rezistență Românilui. În regiunile dela poalele munților și dealuri, cărăușia a rămas un izvor de venit însemnat pentru locuitori, singurul venit principal pentru Moții care-și duc, cu căluțul lor slab, produsele industriei casnice la mari depărtări, ale rădăshanului cu transport de mere, ale păcurarului cu transport de păcură și gaz. Toate aceste soiuri de transporturi, încă în floare la noi, nu cer drumuri pietruite. Dacă se rupe oîștea la car, bărdița nelipsită, pentru care s'a neeajit Moș Nichifor Coțcarul din Creangă, lemnul din pădure și destoinicia în toate a Românilui repede o drege.

2. — Forma primitivă de drum, cărărea, predomină în munți. Dela o casă la alta în Munții Apuseni ca și în Bran nu sunt decât cărări. Pe cărări de munți, stiute de ciobani, s'au făcut mișcările dintr'o parte în alta ale țării, din Gorj până în Banat.

Drumurile naturale vin în al doilea rând. Ele încă precumpănesc, bunăoară în Basarabia, impracticabile după ploile putrede. În stepa dobrogeană fiecare și croiește drum deadreptul peste miriști. În curmezișul nodului de dealuri din mijlocul Moldovei, de asemenea legătura dintre sate se face prin drumuri naturale de care. Astfel de drumuri erau bătute mai înainte în anumite direcții și uneori cu destinații speciale, tînând locul șoseelor și a căilor ferate, de mai târziu, păstrate însă în toponimie locală. Drumul sării e frequent, ducea dela Ocne spre valea Dunării, ca și Drumul buții, dela Drăgășani. Drumul oilor e prea bine cunoscut; s'a păstrat și în Ucraina. Drumul Olacului era acel al transportului cu poștalionul etc. Important ca vechime și ca trafic internațional erau drumurile în lungul Moldovei bătute încă din vremea lui Alexandru cel Bun. «Drumul moldovenesc» venea din Pocuția, din spre Dantzig, trecea pe la Sniatin, Cernăuți, Siret, Suceava și apoi în lungul Siretelului. Altul venind dinspre Hotin, apuca spre Dorohoi-Botoșani, Iași spre a ajunge la Galați. Pe urmele acestui drum s'a așezat vestita «șosea mihăileană», largă, umbrată de plopi și sălcii rămuroase.

Șosele au existat încă de pe vremea Romanilor formând o rețea deasă, care legă Dacia cu ținuturile din restul imperiului, dela Drobetae pe Dunărea până la Marea Neagră în est și Dej (Porolissum) în nord. În Ardeal, e păstrată în bună stare o parte din șoseaua romană dintre Grădiște (Sarmisegetuza) și Ostrovul-Marc, ca și în vechiul Regat (Tabla Buții). Rețeaua drumurilor pietruite este relativ nouă. «Şoseaua mihăileană» din lungul Moldovei, e dela mijlocul veacului al XIX-lea.

La 1886, în Vechiul Regat nu existau decât 1.068 km. de șosele pietruite, trase mai mult în lungul țării (Mihăileni—Iași—Galați, T.-Severin—București, dar și București—Brașov). Grija conducerilor Statului a fost îndreptată înainte de toate în această direcție. Corpul nostru ingineresc are la activul său

drept operă de laudă, frumoasele șosele construite cu multă tenacitate și pricepere.

In 40 ani (1905) rețeaua a crescut cu 2.385 % (aproape 26.500 km.). Dela 0,263 km. la mia de locuitori în 1866, se ridică la 4 km., iar dela 8 km. la mia de km². se ridică la 201 km. Repartizarea lor se leagă de importanța regiunii și de ușurința materialului folosit. Județelor de munte li se dă atenție mai mare (Neamț cu 273 km. la mia de locuitori, Argeș cu 357 km., dar Tutova cu 89, Brăila cu 42). În 1916 erau 44.000 km. de șosele destul de bune.

Războiul cu toate nenorocirile aduse, a deteriorat cea mai mare parte din drumuri, iar criza în bugetul Statului a făcut nu numai să

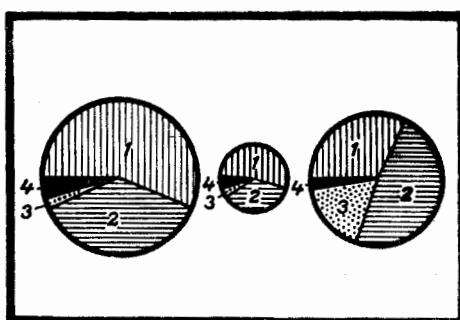
nu se așeze mult timp alte drumuri, dar cu greu s'au reparat parte din cele vechi. Totuși, prin mari sforțări, s'au adus îmbunătățiri simțitoare mai ales în Basarabia, înainte lipsită de drumuri pietruite. Șosele n'au fost stricate numai de transporturile din timpul războiului, ci și de camioanele grele și automobilele mereu înmulțite.

Din numărul de 108.359 km. drumuri din țară în 1938 cam 54% sunt pietruite. Șosele naționale (13.849 km. în 1938) formează o rețea largă, cu

Fig. 263. — Șosele: stânga = șosele împietruite, mijloc = terasamente, dreapta = drumuri naționale. 1 = Vechiul Regat. 2 = Transilvania. 3 = Basarabia. 4 = Bucovina (d. Inst. Conj.).

liniile principale fie în lungul văilor (Siret, Mureș), fie în lungul munților, la marginea lor externă și internă, cu legăturile transverse arătate la capitolul despre pasuri. Drumurile județene (32.582 km.), sunt pavate sau împietruite (cam 23.800 km.), iar cele comunale (63.000 km.) și mai puține. De altfel, nu există azi oraș principal care să nu fie legat cu celelalte prin o șosea națională. S'a construit o minunată șosea asfaltată, dela dela Oradea-Mare, prin Cluj—Sibiu—Făgăraș—Brașov—București spre Oltenia și Giurgiu, o arteră internațională. Alta e începută până spre Buzău. Pentru drumuri s'au cheltuit numai în 5 ani (1934—39) peste 3 miliarde lei.

3. — Multe râuri, prin direcția cursurilor lor, sunt aşezate în curmezișul drumurilor mari. Nevoia produrilor care să asigure continuitatea transporturilor se resimte mai mult decât aiurea. Râurile se treceau prin «vad», chiar la sosirea în țară a Domnitorului Carol I. Si azi vadurile nu sunt cu totul părăsite, iar numele satelor în lungul râurilor arată numărul lor mare odată (Vaduri, Vadul-lui-Vodă).



Se pot urmări încă toate fazele de trecere peste râuri. Luntrea săpată într'un trunchiu gros de arbore se folosește chiar pe Olt. Peste pâraie se aruncă, sprijinit pe maluri, un trunchiu lung de arbore. Podurile umbilătoare, podișcă pusă pe 2—3 luntre, mișcate de puterea apei în lungul unui odgon de sărmă, se întâlnesc chiar pe râurile mari (Dunărea la Oltenita). Poduri permanente de lemn au existat și mai de mult. Vestit e acel, azi năruit complet, al lui *Apollodor* din Damasc, legând cele două maluri dunărene la Drobetae (T.-Severin). Se pomenește de podul de lemn dela Călugăreni făcut de *Serban Cantacuzino*. Poduri de piatră erau mai rare. După Unirea Principatelor construcția podurilor se întețește. Podurile metalice se construiesc abia după 1865, aproape un veac după construirea lor fiu apus. Dominitorului *Cuza-Vodă* i se datorește îndemnul hotăritor.

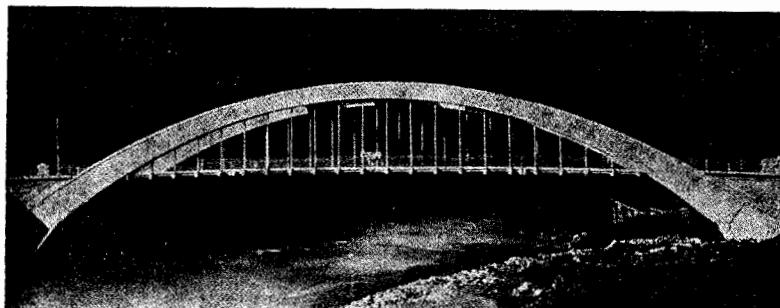


Fig. 264. — Pod pe Jiu la Lainici.

Și azi au rămas îndeajunse poduri de lemn (2782) dintre care unele (Ilva) păstrând vechiul sistem de a fi acoperite. S'au construit și în ultimul timp poduri de lemn lungi și de 278 m. (peste Prut). Poduri mixte sunt aproape 2500, cele de zidărie însă aproape 9000, multe după război, din beton armat, iar metalice 400.

Concepția și construcția tuturor podurilor din perioada dela 1881 până azi sunt datorite inginerilor români și se remarcă prin eleganță și soliditatea lor.

4. — Transporturile pe drumuri se face mai mult cu carul și căruța, trase de boi, bivoli sau cai. Predomină vehicule cu 4 roate; căruța cu 2 roate ca în Franța nu o folosesc decât unii factori poștali sau lăptarii din jurul orașelor mari (București).

Pentru drumurile lungi căruțele au coviltir, un soiu de cort, iar noaptea se luminează cu făclii cu păcură. Carele sunt sau cu draghine rare sau cu un cos de nisip la spate. Căruțele din stepă dobrogeană transportate de cai iuți, sunt bine ferecate de fierarul satului și împodobite cu decorațiuni oacheșe, mai ales flori.

Vehiculele mecanice au început să se înmulțească. Numărul automobilelor importate, se ridică la peste 22.058 (1938), aproape 67% din totalul auto-vehiculelor, pe când bunăoară numărul tractoarelor agricole încă este redus (900 = 2%). Autobusele pentru transportul călătorilor (2800), camioanele pentru mărfuri (7744), motocicletele (2770), măresc transportul de oameni și mărfuri în dauna căilor ferate. Majoritatea, autovehiculele (73%), sunt aduse din America.

In ce privește numărul locuitorilor la un autovehicul stăm mai sus față de Bulgaria, dar bine înțeles în urma Statelor apusene. La 10.000 locuitori numărul autocamioanelor este de 3,32 în 1938, față de 113,4 în Franță, dar 1,93 în Bulgaria. La 1000 km² este de 21,23 în România, de 862 în Franță dar de 9,75 în Bulgaria. La 100 km. șosea națională este de 45,4 față de 701 în Germania, dar 11,6 în Bulgaria. Un automobil revine în România la 4800 locuitori, pe când în Germania la 20—40. Numărul locuitorilor pentru un autovehicul este în România de 641, în Belgia 37, în Bulgaria 1338.

In 1931 am importat vehicule mecanice de peste 2000 mil. lei mai mult decât am exportat produse animale alimentare (ouă, unt, carne).

Deducerile din aceste cifre comparative vorbesc dela sine.

5. — Administrația telegrafelor și a poștelor (P.T.T.) funcționează dela 1934 ca Direcție specială pe lângă Ministerul de Comunicații.

Primele mărci poștale se introduc în Moldova în 1858. Sunt vestitele mărci cu « cap de bou » atât de căutate de către colecționarii străini.

Există (1937) în țară peste 6600 oficii și agenții postale, unele de Stat (560), altele contractuale ori comunale, cu 9600 cutii de scrisori, peste 21.000 de funcționari de toate categoriile (1935).



Fig. 265. — Prima emisiune de timbre în Moldova, la 1858.

P.T.T. a rămas aproape staționare (6689 în 1938/39), iar a cutiilor de scrisori a crescut la 11.707.

Lungimea firelor telegrafice e de 78.000 km., fir aerian ori cablu.

Numărul corespondențelor interne cu un maximum de 372 mil. (1928), expedieri de tot soiul (scrisori, ziar, imprimante, etc.), s-au micșorat la 340 mil. (1935). Si scrisorile recomandate au suferit aceleasi scaderi (13 mil. 1926, 7 mil. 150 în 1938); în schimb numărul ziarelor a crescut dela 180 mil. în 1910, la 164 mil. în 1935. Numărul oficiilor

Existau comunicații directe telegrafice între București și Viena, Berlin, Istambul, etc.; între diferite orașe principale din țară (Timișoara, Cernăuți, Oradea) cu altele din străinătate (Belgrad, Kosice etc.).

Pentru serviciul intern se aflau 37 stații radio-telegrafice (15 emisie, 22 recepție), iar pentru serviciul internațional o mare stațiune la București.

Venitul serviciului telegrafo-postal se ridică la aproape 2 miliarde (1761 mil. lei în 1938/39) din care 60% se cheltuiesc pentru plata funcționarilor. În afara veniturilor de exploatare P.T.T. face serviciu de încasări și plăți pentru C.E.C., pentru abonamentele de Radio și distribuirea chibriturilor în comunele rurale.

În România se găsesc posturi de Radio-difuziune unul la București cu undă de lungime 364,5 m. și altul dintre cele mai puternice (150 kw.) din Europa, la Bod lângă Brașov cu 1875 m. lungime de undă. Ambele sunt legate prin cablu subpământean. Numărul abonaților la Radio a crescut dela 85.000 în 1933, la peste 132.000 în 1935, cam 7 la 100 locuitori. S'a înființat și la Iași un post.

Tелефonele au luat o deosebită importanță ca mijloc de comunicație rapidă în dauna telegrafului. S'a instalat convorbirea automată prin cabluri subpământene, în București, Iași, Ploiești, Sinaia, Galați etc. Din totalul posturilor telefonice din România, peste 63% sunt automate. S'au usurat convorbirile între diferite orașe principale din țară, ceea ce a făcut să sporească numărul convorbirilor interurbane dela 2787 mii în 1931 la aproape 6 mil. în 1936; bunăoară pentru Iași dela 35 zilnic (1931) s'au urcat la 250 (1936). Există trei fire telefonice de legătură cu Parisul, două cu Berlin, după cum se putea vorbi lesne cu cele mai depărtate orașe din lume (New-York, Tokio etc.). Numărul abonaților la telefon a crescut simțitor. În 1931 erau 51.000 posturi telefonice, la sfârșitul anului 1937 peste 81.090. Încasările telefonice dela o medie de 480 mil. pe an în 1935, s'au ridicat la 1.652 mil. lei în 1936.

6. — Drumul dela Turnu-Severin la București, a fost făcut de Prințipele *Carol*, la intrarea în țară, cu poștalionul, prin vaduri.

Poștalionul era singurul mijloc de transport pentru depărtări. După memoarele lui *Paul de Aleppo* în Moldova transportul cu poșta era bine organizat. « Mergerea era mai repede decât sborul unei păseri », scrie drept laudă.

Dela 1 Mai 1862 serviciul transporturilor de călători cu diligiență se face în regie de Stat. Pentru drumul dela București la Iași trebuiau 59 ore cu 18 stații. Numai trecerea Siretului se săvârșea în 3 ore. În scurtă vreme a dispărut vestul surugiu, căci printre eforțare ce nu se prețuește în deajuns, rețeaua căilor ferate române ajunge nu numai să lege toate orașele-capitale de județ între ele prin căi ferate, dar devinim una din țările cu cea mai perfectă organizare din Europa, datorită în mare parte Corpului ingineresc român.

Cea mai veche linie ferată (1860) construită de Englezi, leagă Dunărea cu Constanța (63 km.). Cea dintâi linie construită (1869) în Prin-

cipate unește Capitala cu Dunărea la Giurgiu (73 km.), spre calea internațională; ea este urmată în scurtă vreme de linia Roman-Burdjeni, (1869) în continuare cu aceea care duce prin Galitia spre Viena; se construiește apoi linia Focșani—Iași (1870) și Verești—Botoșani (1871).

Intregirea liniilor se face repede. La 1872 se pun în exploatare 641 km; în 1875, 273 km; între 1866—88, 820 km. Până la 1880 liniile sunt construite de străini, răscumpărate cu grele sacrificii. În 1881 se inaugurează cel dințai drum de fier (Buzău—Mărășești), « conceput, condus și isprăvit prin noi însine. Salut cu mândrie și bucurie această lucrare românească » (din discursul Regelui *Carol I*). De atunci toate liniile sunt construite de inginerii români.

În 1915 căile ferate au o lungime de 3.588 km., dela 73 în 1869, adică 27 km. la 1.000 km², sau 1 km. la 2000 locuitori. Veniturile dă excedente mari, de peste 20 mil. lei-aur în ultimii ani.

Războiul a adus prăpăd. Podurile sunt aruncate în aer, materialul rulant prădat, în Vechiul Regat ca și în provinciile alipite. După pace, restabilirea rețelei vechi cere mari cheltuieli și deosebite sforțări, fiind vorba și de schimbarea liniilor din Basarabia construite după sistemul rusesc, cu șinele mai depărtate. Linii noi s'au așezat puține. S'a început legătura dintre Tg.-Jiu și Petroșani, după cum nu s'a desăvârșit legătura dintre Brașov pe valea Buzăului. S'a construit linia dintre Ilva-Mică și Vatra Dornei, cea dintre Caransebeș-Reșița, prelungirea liniei Babadag-Tulcea; s'a terminat linia Chișinău-Sagaidac și s'a schimbat linia îngustă Crasna-Huși. Dealungul graniței de vest s'a construit linia de legătură dintre Arad și Oradea-Mare (1923). Între 1920—40 s'au investit pentru îmbunătățirea căilor ferate peste 30 miliarde lei.

Ca și în Europa întreagă criza a adus deficite în exploatarea căilor ferate. Nu numai că traficul internațional a slăbit prin apărarea economică a fiecărui Stat, dar Căile ferate au o concurență tot mai mare prin camioanele și autobusele ce transportă mărfuri și persoane la distanțe mari. Pentru evitarea acestui neajuns prin legea din 1934 se dă Căilor ferate române concesiunea pe 20 ani a cărăușiei publice prin vehicule mecanice. În 1938 circulau 262 autobuze C.F.R. și 31 autocamioane.

Lungimea liniilorexploataste de autobuze e de 5626 km., iar numărul călătorilor s'a ridicat la peste 3.700 mii. Autocamioanele au transportat peste 21 mil. kg. mărfuri.

De aceea în anii de după război, veniturile căilor ferate sunt scăzute arătând deficite însemnante ce s'a ridicat și la 2 miliarde 500 mil. în 1927. Deficitul e mai mare la traficul de călători nu numai din cauza crizei, a autobuselor, dar și a gratuităților de toate categoriile. Sunt deficitare mai ales liniile secundare (67% din rețea) cu un

trafic redus; pentru înlăturarea pagubei pe multe din ele s-au introdus automotoarele în circulație (peste 170), cu o creștere în 1936 de 196% a kilometrilor făcuți de ele față de anul 1934.

Lungimea totală a liniilorexploatare în 1939 este de 11.410 km., din care 1604 km. particulare, cu o creștere de 281 km. în 10 ani (4 km. la 100 km², 6 km. la 10.000 loc.). Din ele numai 697 km. (6%) sunt înguste, iar cu cale dublă peste 400 km. (București—Buzău, Adjud—Tecuci, Cernavoda—Constanța, Copșa-Mică—Teiuș—Apahida). În lungul liniilor sunt aproape 20 km. de tuneluri și peste 90 km. poduri și viaducte.

Cel mai lung pod (3.547 m.), construit de ingineri români este acel de peste Dunăre, la Cernavoda. Există liniile cu îndrăsnețe lucrări tehnice, cu viaducte lungi și înalte, în lungul cărora se desfășoară admirabile priveliști (Oravița—Anina, Petru-Rareș—Tg.-Ocna, Livezeni—Tg.-Jiu, Vatra-Dornei—Ilva).

Pe lângă liniile principale (2.665 km), cu trafic internațional (București spre: Jimbolia, Arad—Curtici, Gr. Ghica), duse în lungul și latul țării sunt liniile principale cu circulație mijlocie (1.426 km) și altele secundare, care leagă toate capitalele de județ (excepție fac: Cahul, Hotin, Soroca, Orhei) cu liniile principale.

In afară de București, din care pornesc 5 liniile direcție în radiară, există numeroase noduri de C.F.R.; cel mai de seamă este Timișoara, apoi Teiuș, Fădiora, Pașcani, Mărășești, Ocnița. Banatul are rețeaua cea mai deasă de căi ferate (70 m. pe 1 km.²) totală. Bucovina vine în al 2-lea rând cu 56 m. pe km.², pe când în Basarabia abia 29 m. pe km.².

Materialul rulant constă din 3.646 locomotive, dintre care unele tip aerodinamic, cu o iuțeală de 120 km pe oră, ceea ce face cam 32 locomotive la 100 km de linii (Belgia 96, Franța 50, Jugoslavia 49). Din ele 65% au o vechime între 15 și 40 ani (9%); cele mai recente sunt construite în țară. Circulă și 170 automotoare. Numărul vagoanelor de călători în cursul anului 1936 e de 3.715, cele de marfă peste 66 mii (peste 10.000 cisterne).

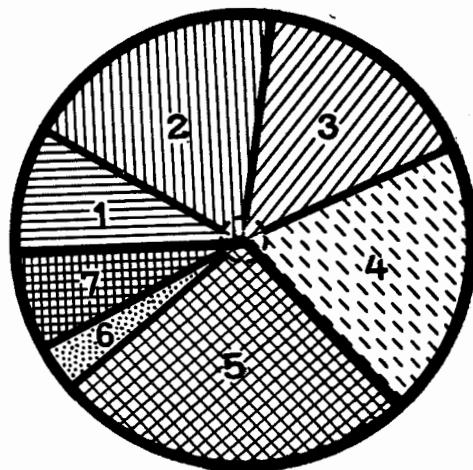


Fig. 266. — Situația și vechimea locomotivelor (1932): 1 = 35—40 ani, 9%; 2 = 25—35 ani, 20%; 3 = 20—25 ani (16%); 4 = 15—20 ani, 20%; 5 = 5—15 ani, 25%; 6 = 5—5 ani, (2,6%); 6 = 1—4 ani (7%).

Traficul de călători arată mari oscilații; până la 1930 era mai intens decât la 1915; dela această dată scade sub acel dela 1915 spre a se ridica din nou; 80—90% sunt călători de clasa III-a, 1—15% de cl. II-a și 1% de cl. I-a, în mare parte cu prețuri reduse (funcționari). În 1938—39 au fost 3.914 mil. călători/km, numărul cel mai mare din ultimii 5 ani. Față de indicele 100 în 1933, s'a ridicat la 199 în 1939—40.

Traficul de mărfuri se menține mai bine, deși în această categorie apăsa greu transporturile în regie și militare, mai mari decât în alte țări. Din traficul cu mică vitesă în ultimii ani în frunte vine transportul petrolului, ce aduce căilor ferate un venit de peste 1.600 mil. lei (1931); în al doilea rând lemnele de foc și cherestea, apoi cerealele; din cauza intensității construcțiilor, însemnat venit în trafic dă cimentul. Față de indicele 100 din 1933—34, indicele mărfurilor în tone a crescut la 128 în 1938—39. Veniturile pe călători și mărfuri a crescut dela 8 mild. (1933—34) la peste 10 mild. (1938—39).

7.— Multe dintre marile noastre râuri ar putea fi navigabile; pentru transportul pe apă nu se folosesc însă decât Dunărea și bine înțeles Marea Neagră.

Pe vremea ocupației austriace până și pe Olt s'au scoborât vase încărcate la Sibiu cu produse industriale. Între 1858—61 pe Siret se transporta sarea la Galați. Pe Prut săpuri trase de boi, de pe mal, se urcau până în dreptul Bivolarilor, iar până la Oancea (Covurlui) chiar vaporăse. Pe Nistru vaporăse înlesneau circulația până aproape de Soroca.

Despre canale navigabile încă nu poate fi vorba, deși există proiecte pentru a face din București un port fluvial. Numai Bega canalizată era folosită la transportul cerealelor; tăiată în două de granița actuală, nu mai are însemnatate. În ultimii ani s'au înfăptuit lucrări frumoase de regulare a lacurilor din jurul Bucureștilor, săpându-se și canale de legătură între Ialomița și Argeș.

Dintre apele curgătoare, n'a rămas folosită pentru traficul de mărfuri, mai puțin de călători, decât Dunărea, navigabilă dela Baziaș la Sulina. Sforțarea României de a face din Dunăre calea principală de seurgere a cerealelor sale, a fost cu totul deosebită. Cele 36 porturi ce se află în lungul ei și a brațelor secundare, mai toate sunt capete de linii ferate și prevăzute cu tot ce e nevoie pentru înlesnirea operațiunilor. Silozurile din porturile Galați și Brăila cu mecanismul tehnic modern, sunt luate drept exemplu și în străinătate. În jurul basinelor, fiecare de câte 8 ha suprafață, s'au construit cheiuri, magazii mari de transit și întrepozite, pentru a înlesni acostarea vapoarelor maritime.

Războiul, prin consecințele lui economice și politice, a adus o mare perturbare în navigația dunăreană, amenințată tot mai mult și prin împotmolirea gurii Sulina, cu materialul transportat de curentul din spate gura Chiliei. Si interesul internațional a scăzut din pricina pră-

buşirii Statelor centrale. Proiectul mareşal Germaniei de a lega Dunărea cu Rinul printr'un canal mai larg, poate de acum se va săvârşi. Criza generală a făcut ca silozurile și magazinele din porturi să fie aproape pustii, iar vapoarele mari nu se mai avântură decât rar până în Galați și Brăila. O importantă modificare s'a adus în 1939, prin înlocuirea Comisiunii dunărene internaționale de către Direcția Dunării maritime, destinată a executa cu personal în întregime românesc, lucrările efectuate până atunci de către Comisia europeană a Dunării cu personal internațional.

In 1935 N.F.R. (Navigația fluvială română), dispune de 17 vapoare de călători și 20 remorcare cu o putere de 10.000 CP. Sunt 115 șlepuri pe Dunăre, 13 pe Prut, 15 tancuri de petrol, având 5.600 tone capacitate. In ultimii trei ani s'au adus multe îmbunătățiri porturilor, s'a construit Vaporul Carol al II-lea încăpător, pentru călători pe Dunăre. Dacă traficul de călători a crescut după război, cel de mărfuri a scăzut. In 1935 au călătorit 702.000 oameni (peste 1 mil. în 1920); venitul brut în 1935 a fost de 98 mil. lei.

In afara de N.F.R., există Societatea Română Danubiană, (S.R.D.), înființată în 1913, ca și S.N.D. franceză, de după război. Traficul de călători până la Rusciuc este făcut și de vapoarele austriace ori sârbe.

Dacă traficul pe Dunăre a scăzut, cel maritim a fost mai intens, pentru că nu numai cerealele sunt îndreptate spre Constanța, dar mai ales petrolier. Traficul de călători și el a crescut, cu toată concurența pe care chiar și Polonia ne-o făcea, prin vapoarele de pasageri ce veneau la Constanța.

Înainte de război balanța între import și export prin Constanța era aproape echilibrată (25% din mărfurile importate, 20% din cele exportate). De după război exportul predomină (30%) ca și cantitatea.

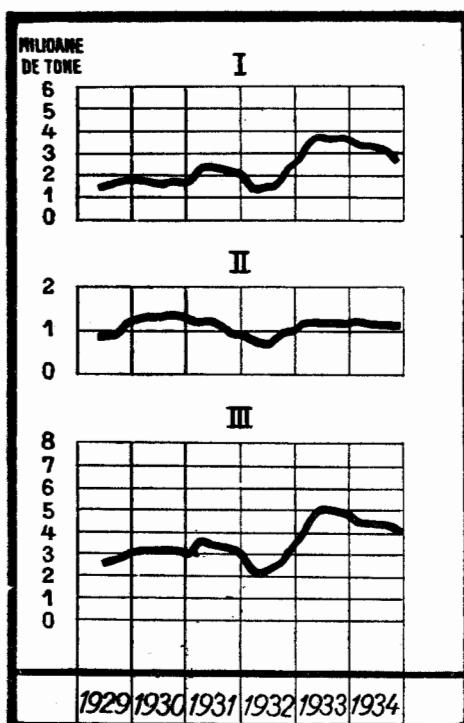


Fig. 267. — Traficul navegației: I = traficul fluvial. II = trafic maritim. b II = trafic total (d. Bulet. Iust. Conj.).

Parcul vapoarelor Statului ce compun Serviciul Maritim Român (S.M.R.) a crescut în ultimii ani. În 1930 erau 12 vase, în 1939/40 16; (5 pentru pasageri: Dacia, Regele-Carol, România, Transilvania și Basarabia), și 9 vase mixte: Ardeal, Oituz, Suceava, Durostor, Alba-Iulia și Peleș. Vasul « Cetatea-Albă » face legătura între Bugaz și Constanța. Alte 4 motonave s-au construit la Genova, dintre care 3 au fost puse în funcționare făcând drumul Dunăre-Levant.

Prin mărirea parcului s-au lungit și linile de navigație. Unele duc până la Salonie, altele prin Alexandria la Beyruth și Haifa, iar altele duc mărfuri, mai puțin pasageri, în tot lungul Mării Mediterane, ca și în porturile olandeze.

Nava mixtă Sulina a efectuat în toamna anului 1939 două transporturi ocazionale la New-York.

In cursul anului 1938—39, au călătorit peste 43.000 călători și 347.000 tone mărfuri. Din cauza concurenței străine, din cauza navului ridicat și a crizei, dacă până la 1923 S.M.R. arăta un excedent, de atunci cheltuielile întrec veniturile. În ultimii ani s'a constatat îărăși o îmbunătățire a veniturilor, (369 mil. în 1939/40) după cum s'a adus îmbunătățiri portului Constanța (al 3-lea silos, uscătorie de porumb, etc.).

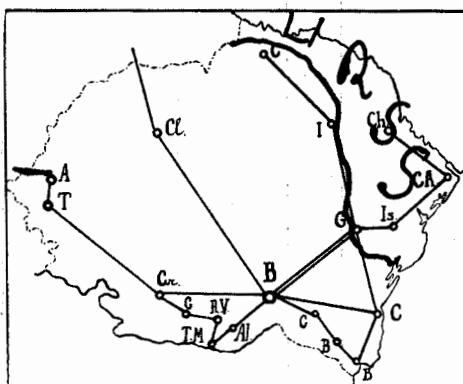


Fig. 268. — Rețeaua de linii comerciale.

să ocèlească și țara noastră. (L.A.R.E.S. = linii aeriene exploata de Stat; S.A.R.T.A. = Soc. an. română de transporturi aeriene). Aviația civilă, comercială, a luat în ultimii ani un avânt deosebit. În 1934 aparatele aviației noastre comerciale au străbătut peste 180.000 km, transportând 1.400 pasageri, peste 7.000 kg bagaj și 2.362 kg mărfuri. Cu o oarecare slăbire a traficului în 1935, intensitatea crește în 1937. Numai în 10 luni orele de zbor s'au urcat la aproape 4.000, transportând peste 5.000 călători, 24.000 kg bagaje și aproape 7.000 kg mărfuri.

Existau linii internaționale cu mers regulat. Vara, distanța dela Paris la București (soc. Air-France) se făcea într'o zi, cu popasuri în Praga, Viena, Budapesta, Belgrad, București. Linia Praga-București trecea prin Cluj, cea polonă legătura Varșovia cu București prin Cernăuți. Aeroplanele comerciale române făceau regulat distanțele: București—Galați—Iași—Cernăuți; București—Arad prin Craiova—Timișoara. Erau legături între București—Chișinău prin Cetatea-Albă, apoi spre Balcani, Constanța. În ultimul an se stabilise o legătură aeriană și cu Italia.

Desvoltarea luată prelungindeni de transportul prin aer, n'a putut

LITERATURA.

- URECHE N., *Drumurile noastre*, Buc. 1911.
- BĂNESCU D., *Drumurile în decursul ultimilor 50 de ani*. Soc. Polit. d. Rom. Semicent. Buc., 1931.
- IONESCU I., *Podurile*, ibidem, Buc. 1931.
- CHRISTESCU V. *Istoria militară a Daciei romane*. Fundația Regele Carol I Buc. 1937.
- PANAITESCU EM., *Le grandi strade romane in Romania*. Roma 1938.
- PETCULESCU N. I., *Construcții de căi ferate*, ibid., Buc. 1931; IDEM, *Căi de comunicații și transporturi* Buc. 1935.
- POPESCU GH., *Lucrări de navegație fluvială și maritimă*, Soc. polit. Semicent. Buc. 1931.
- VASILESCU GR. C., *Dunărea internațională și transporturile*. Inst. Naț. Rom. pentru Energie, Nr. 27, Buc. 1931.
- LAZAROVICI B. E., *Construcția și exploatarea portului Constanța*. Anal. Dobr., I, Constanța 1920.
- IONESCU I., *Génie civil în Vie scient. en Roumanie*. Acad. Roum. 1937.
- MARA N. POPP, *Drumuri vechi în țările românești*. Bul. soc. geogr. LVII, 1938, Buc.
- EM. DIACONESCU, *Vechi drumuri moldoveniști*. Luer. soc. geogr. D. Cantemir, II, Iași 1939.