

DRUMURILE

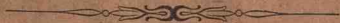
NOASTRE

DE

NESTOR URECHIA

INGINER-ŞEF

ÎN MINISTERUL LUCRĂRIILOR PUBLICE
PROFESOR LA ŞCOALA DE PODURI ŞI ŞOSELE.



BUCUREŞTI

Inst. de Arte Grafice CAROL GÖBL S-r I. St. Rasidescu
16, Strada Doamnei, 16.

1911.

29.484.

DRUMURILE NOASTRE

~~29/80197~~
~~29/66572~~

DE ACELAȘ AUTOR

- Expunerea Situațiunei Ministerului Lucrărilor Publice la finele anului 1897, patru volume în folio (1899).
 - Les Routes en Roumanie (1900).
 - Conferințe ținute la Soc. Geografică și la Ateneu (1901).
 - Un proiect de Geografie socială a României (1902).
 - Expunerea Situațiunei Ministerului Lucrărilor Publice la finele anului 1900, două volume (1902).
 - Dans les Carpathes Roumaines (Paris, Plon-Nourrit, éditeurs, 1906).
 - În Bucegi (1907).
 - Căruța Poștei, cum călătoreau strămoșii noștri (Biblioteca pentru toți, Alcalay, 1907).
-
-

BIBLIOTECA
C. C.
P. C. R.
49/55542

DRUMURILE

NOASTRE

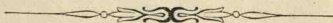
DE

NESTOR URECHIA

INGINER-ŞEF

ÎN MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE

PROFESOR LA ŞCOALA DE PODURI ŞI ŞOSELE.



BUCUREŞTI

Inst. de Arte Grafice CAROL GÖBL S-r I. St. Rasidescu

16, Strada Doamnei, 16.

1911.

BJ 282128

BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITĂȚII
BUCUREȘTI
COTA I 155 900

RC 247/12

849/06

NOASTRE

B.C.U. Bucuresti



C20044606

BUCUREȘTI
BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITĂȚII
BUCUREȘTI

MEMORIEI SCUMPE

A

VENERATULUI MEU PĂRINTE

V. A. URECHIA

LĂMURIRE

Ca organizator și șef mai mulți ani al serviciului statistic din Ministerul Lucrărilor Publice, m'am străduiut să culeg o bogată documentație privitoare la drumurile noastre în trecut și în prezent. O mică parte din această documentație am utilizat-o în volumele de „Expunere a Situațiunei Ministerului Lucrărilor Publice“, ce am alcătuit dela 1897 la 1901. Aceste volume, publicate de Minister, vor fi adus servicii la vremea lor; nu-mi este îngăduit mie să apreciez aceasta. Astăzi, însă, mi-se pare că se simte nevoia unei publicațiuni, ușoare de mănuit, care, rezumând, în chip limpede și substanțial, împrejurările în care au fințat pe vremuri drumurile noastre și condițiile în care ele se află acum, în urma aplicațiunei legilor pentru drumuri din 1868 și 1906, să înfățișeze publicului

elementele problemei căilor noastre de comunicație, problemă departe de a fi încă rezolvită. Indemnăt de această considerațiune, am compus lucrarea de față, lucrare de vulgarizare, fără alte pretenții.

La publicarea acestui volum au luat parte două persoane, cărora sunt dator să le aduc cele mai călduroase mulțumiri:

Mai întâiu, d-l Barbu Delavrancea, Ministrul Lucrărilor Publice, care, cu foarte mare bunăvoință, mi-a acordat neprețuitul său concurs moral și material;

Apoi încă d-l inginer-inspector general Iuliu Zanne, care, ca și alte dăți, mi-a dat luminatele sale sfaturi și mi-a pus la dispoziție materialul ce aveà relativ la drumuri.

Incheiând, adaug că mă măgulesc cu gândul că oricine se va interesà, de acum înainte, de drumurile țării noastre, va simți nevoia de a consultà modesta mea lucrare. Aceasta îmi va fi răsplata mea.

DRUMURILE NOASTRE

Istoricul drumurilor în țara noastră se poate împărți în trei perioade:

I. **Perioada drumurilor naturale** (dela originea Principatelor Române până la Regulamentul Organic, 1832).

II. **Perioada intermediară**, în care se ivesc drumuri șoseluite (1832—1868).

III. **Perioada drumurilor șoseluite**, dela anul 1868 (aplicarea primei legi a drumurilor) până în zilele noastre.

I.

PERIOADA DRUMURILOR NATURALE

I.

PERIOADA DRUMURILOR NATURALE

Care din noi nu cunoaște astăzi clasică șoseă, construită de mâna omului, șoseă cu axă fixă, alcătuită din linii drepte și curbe regulate, pe care se înșiră pante (scoborișuri), paliere (părți horizontale) și rampe (suișuri) iarăși regulate, mărginite prin șanțuri ori taluze (piezișele, teșituri), dincolo de șanțuri putând avea și zone (fășii de pământ), șoseaua, a cărei caracteristică de căpetenie este bombamentul (umflătura la mijloc) și înainte de toate stratul de pietriș cu care este căptușită?

Această «șoseă» nu trebuie confundată cu așa zisul *drum natural* care, nelucrat în vederea unei întrebuințări lesnicioase, este numai «siluetat» de trecerea repetată a vehiculelor la dreapta și la stânga unei linii, ce nu poate fi privită ca axă fixă; un astfel de drum nu are o lărgime sau formă hotărâtă; el urmează

încovoiturile terenului ce străbate, scoborîndu-se și suindu-se la întâlnirea văilor, iar la munte fiind compus din scoborișuri și suișuri obositoare.

Pe drumurile naturale, la loc deschis, pe timp de uscăciune, domnește praful, acel praf care se ridică în nouri, uneori groși să-i tai cu cuțitul și care îți răpesc văzul, răsufierea, și se strecoară în toate părțile corpului, cu o desplăcută indiscreție; pe timp de umezeală, triumful pe aceste drumuri este al noroiului, un noroi mai lichid săă mai cleios, după felul terenului, adeseori de o putere de oprire în loc, pe care numai multe perechi de boi sau bivoli o pot învinge.

La munte drumurile naturale sunt râpoase, bolovănoase; prin păduri ele sunt veșnic mo-cirloase.

Făgașele, gropile, băltoacele, hopurile, sunt podoabele acestor drumuri îngrijite numai de buna natură.

Dar dacă astăzi, pe lângă drumuri de ace-
tea naturale multe și prea multe, avem unele șosele și mai bune și mai rele, strămoșii noștri (cel puțin până în al doilea sfert al secolului XIX-lea) n'au cunoscut decât aceste drumuri

primitive, a căror origine se pierde în noaptea timpurilor.

Aceste drumuri, servind de legătură primelor centre locuite, au ființat în Principatele române, de îndată ce astfel de centre s'au stabilit ¹⁾ și au domnit, atâtea secole, până la Regulamentul Organic.

Caracteristicile acestor drumuri naturale, care în Apusul Europei au păstrat oarecare cuviință, la noi, din pricina unui climat extrem, s'au amplificat și au întrecut orice măsură: sgrunțurile au devenit hopuri, hopurile movile, lăsăturile văi, văile prăpăstii, iar occidentalele «orniere» s'au făcut făgașe adânci ²⁾.

Și pe lângă salturile, scuturăturile, hurducăturile formidabile, de care au suferit călătorii în țările române, cele mai de multe ori ei au avut, ca tovarăși nedeslipiți, ori noui deși de praf, ori oceane de noroi, așa că, la răstimpuri de secole, ei s'au unit, într'un ison duios, spre a proclama mizeriile îndurate pe aceste triste drumuri.

¹⁾ Bine înțeles că nu ne ocupăm aci de faimoasele șosele romane executate odată cu ocupațiunea romană.

²⁾ Deaminteri, actualele drumuri naturale au aceeași fire ca cele din trecut și avem încă prea destule de felul acesta.

Strămoșii noștri erau oameni simpli, nu știau ce este confortul și călătoriau mult mai puțin ca noi; totuși este neadmisibil ca ei să nu fi căutat, măcar în parte, a înlătură neajunsurile unor călătorii făcute în condițiuni atât de defectuoase.

De întreținut drumurile, de a le transforma în șosele, nici vorbă nu putea să fie; nimic nu erà stabil, nimic fix, nimic sigur în Principate. Intreținerea căilor de comunicație, construcția de șosele presupune o întreagă organizație și complicată administrație, cu personal, material și, înainte de toate, bani, toate acestea lucruri ce strămoșii noștri nici nu se gândeau nici n'aveau putința să înființeze.

Atunci?

Atunci, întrebarea fiind: cum am putea călători mai bine pe drumuri proaste? Răspunsul a fost scurt și limpede: să zăbovim cât mai puțin pe aceste drumuri.

De aci, creațiunea faimoaselor poște române.

De aci, mica și ușureaua «căruță de poștă»¹⁾ și acei cai mici, dar vânjoși, iuți și extraor-

¹⁾ Vezi pentru amănunte broșura: „Căruța Poștei“, (cum călătoreau strămoșii noștri) de Nestor Urechia, în *Biblioteca pentru toți*, Alcalay.

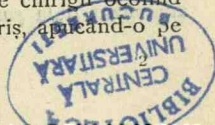
dinar de trainici; de aci, neamul acela de surugii, modele de oameni curagioși, rezistenți, pe care nimic nu-i încurcă, nimic nu-i speria.

De pomină au fost aceste poște române; toți călătorii străini, trecători prin Țara Românească și Moldova, s'au minunat de ele.

Poștele române circulau pe așa zisele «drumuri mari». Erau zise mari aceste pretinse drumuri, fiindcă legau cu capitala orașe însemnate și duceau la granițe, mari erau însă mai cu seamă ca lărgime, căci surugiii, pentru a înlătura întrucâtva strașnicele sguiduituri și spre a mai îndulci soarta nenorociților călători, aveau obiceiul de a părăsi cu totul puțin fixatul drum, apucând-o razna pe câmp și zigzagând la dreapta și la stânga nenumăratelor făgașe întipărite pe pământ, în direcția cuvenită¹⁾. Fantezist de mare trebuie să fi fost

¹⁾ «Incepurăm atunci una din acele curse repezi (între Adjud și Focșani) razna pe câmpia fără urme, care constituie caracteristica principală și cea mai izbitoare a unei călătorii în Moldo-Valahia. Când făgașele formate de roțile altor care deveneau adânci, surugiii se îndepărtau, urmau altă linie peste câmpie....» *Anonim* «The Danubian Principalities» (1854)

De aminteri, acest «obicei al pământului» a rămas până în zilele noastre. De câteori nu vedem pe chirigii ocolind vreo bucată de șosea încărcată cu pietriș, aplicând-o pe



această lărgime: din cetirea actelor unui nostim proces desfășurat între anii 1823-1828, în Muntenia, rezultă că o lărgime de patru care de front (circa 8 metri) era privită ca un minimum neadmisibil pentru drumurile mari ¹⁾; iar dintr'o «anaforă» (un raport) a boerilor către domnul Gr. D. Ghica, în 1826, aflăm că lărgimea drumurilor mari, când dau în București, fusese fixată, în anul 1816, la 20 de stânjani, circa patruzeci de metri ²⁾.

zonă și refuzând astfel administrației binevoitorul lor concurs, adică baterea pietrișului?

¹⁾ Procesul între boerii Prisiceni și Fotache Știrbei a fost următorul: cel din urmă făcuse un pod pe apa Argeșului, pe moșia Prisiceniilor, pod dela care aveà venit (havaetul podului, i al băcăniei i al cârcimei.) 7000 taleri. Prisiceni se apucă și prin arături strâmtează drumul ducând la acest pod, deși «drum mare, pe unde trec sute de mii de oi la August și Mai» și nu lasă nici a douăzecea parte din cât eră, cu toate că: „drumuri sunt pe toate moșiile și nici un stăpân nu poate strâmtorà drumul“. Unii din actualii proprietari moșieri, citind această notă vor afla, cu mirare, că pe vremuri, când nu domnea civilizata organizație de astăzi, *nu eră îngăduit stăpânilor de moșii să cotropască drumurile!*

²⁾ Această anaforă este interesantă și pentru că în ea vedem ivindu-se termenul «șosea». O altă anaforă, în care iarăși se întrebuințează vorba *șosea*, este interesantă prin amănuntele tehnice exprimate în chip naiv. Boerii raportează: „am mers în capul podului lui Șerban Vodă, unde am văzut dela *șoseaua* ce s'a făcut mai înainte întradevăr

Drumurile mari erau:

In Muntenia :

1) Drumul ducând din București în Transilvania, prin Pitești, Curtea de Argeș și Căineni-Turnul Roșu.

2) Drumul ducând din București în Turcia, prin Giurgiu.

3) Drumul ducând din București în Moldova, prin Urziceni, Buzău, R. Sărat și Focșani.

Cu alte cuvinte cele trei drumuri ale «mosafirilor», care veneau din împărăția turcească,

acel batac (băltac)... în care se adună toate apele de prinprejur, de se face noroi *nepovestit* la veniri de ploii și de nu se va face pe dânsul șosea, precum arată d-lui Vornicul...» Și boerii propun Măriei Sale să dea luminată poruncă către *contracciii caldarâmurilor de piatră* să facă pe acel batac o șosea de stânjeni 70, cât ține lungul, și de 7 stânjeni în lat ridicată în sus la mijlocul latului... să se facă caldarâm de piatră pe dânsa 6 stânjeni lățime, iar un stânjen să se lase pe margine, adică 4 palme la o margine și patru la alta, ca să se pue brazde a se ridica în sus să se ție piatra ce se așterne la caldarâm, fiindcă cu nisipul ce se pune pe șosea de câte 3,4 ori pe an, întru astuparea făgașurilor pricinuește deapururea cheltueală mare, că cu piatră făcându-se lipsește toate acele cheltueli... iar pentru apeli ce se adună acolo este prea cu înlesnire să facă un șanț dela șoseaca să'l aducă până la șanțul din colțul viilor.

din împărăția chesaro-crăească ori din țara suroră Moldova ¹⁾).

In Moldova:

După o examinare superficială a hartei, constatăm îndată că Moldova, prin poziția ei geografică și orientațiunea apelor sale, a fost mult mai folosită decât Muntenia.

Moldova a fost loc de trecere din Turcia și Țara Românească în Polonia, Rusia și Austria. Orientațiunea Nord-Sud a unor ape importante, ca Siretul, Bârladul și Prutul, a indicat și îngăduit așezarea câtorva drumuri mari, care au brăzdat Moldova în lungul ei. Din primele timpuri au luat ființă în Moldova următoarele drumuri mari:

1) Unul pe *valea Bârladului*, ducând dela Galați la Iași, prin Tecuci, Bârlad și Vaslui.

2) Un altul pe *valea Siretului*, ducând din Muntenia la Mihăileni, prin Focșani, Adjud, Bacău, Roman, Tg. Frumos și Botoșani.

¹⁾ Drumul ducând din București în Transilvania, prin Ploești, Câmpina și pasul Temeș (Predeal) a fost timp de secole, dela Comarnic înainte, simplă potecă sau drum strâmt și foarte primejdios; pe el n'au circulat poștele; deabia pe la 1846 s'a început o șoseluire în împrejurimile mănăstirei Sinaia, și mai târziu, afară de chervanele cu mărfuri din Brașov, a circulat și o diligență dela Brașov la Ploești.

Acest drum a dat naștere la patru ramuri: *a)* una dela Tg. Frumos la Iași; *b)* una pe *valea Trotușului*, ducând dela Adjud în Transilvania, spre Brașov, prin Tg. Ocna și pasul Oituz; *c)* alta pe *valea Bistriței*, ducând dela Bacău spre nordul Transilvaniei, prin Piatra și Prisăcani; *d)* a patra pe *valea Moldovei*, ducând dela Roman la Suceava, în Bucovina, prin Fălticeni.

3) Un al treilea, pe *valea Jijiei*, legând Iașii cu Cernăuții, prin Dorohoi și Mamornița.

Cât despre drumul dealungul Prutului, între Iași și Galați, prin Huși și Foltești, el lăsa la o parte centre însemnate și erà rar umblat ¹⁾.

¹⁾ Vezi mai la vale călătoriile a doi ambasadori poloni, în a doua jumătate a sec. XVIII-lea. Contele *Fedor Karaczay*, colonel în armata austriacă, a luat parte la răsboiul austro-ruso-turc din 1787—1792 și a fost în Moldova la acea epocă.

El a scris volumul: «Beyträge zur Europäischen Länderkunde. Die Moldau, Wallachei, Bessarabien und Bukowina. Neueste Darstellung dieser Länder...»

În această carte găsim multe date interesante asupra țărilor române, dar mai cu seamă lista drumurilor «Poststrasse» și «Landwege» din Moldova și anume: 1) Cernăuți-Hotin. 2) Cernăuți-Mohilov-Dorohoi (bun drum prin Podulipkani la Hotin). 3) Poststrasse Cernăuți-Botoșani (prin Mamornița) 4) Strasse Seret (Bukowina)-Botoșani, prin Sinauți, Bucecea, Cucureni. Dela Botoșani la Dorohoi și Ștefănești drumuri bune (Landwege) cu poduri întreținute. 5) Post-

Aceste drumuri mari, cași celelalte drumuri naturale, erau îngrijite, în timpuri ordinare, de Dumnezeu; la zile mari, însă, ele se dregeau, întrucâtva, de stăpânire. Aceste dregeri, care se executau de locuitorii impuși fără normă și în chip împilător, se făceau când urmă să treacă, dela o graniță la alta, vreun cinstit «mosafir» sau mai cu seamă când tre-

strasse Suceava-Botoșani (Suceava-Tisăuți, vama austriacă). Se trece Suceava pe plute, Salcia, Dumbrăveni, se trece apoi două brațe ale Siretului, pe vase și pod pe capre, Vădeni și de aci prin drum de deal păduros la Botoșani. 6) Poststrasse Botoșani-Iași (16 ore), prin Stroești, Șipote, Larga. 7) Poststrasse Iași-Ștefănești (30 ore), prin Stâncă, Urlui, Tabăra. 8) Poststrasse Gura Humora, prin Fălticeni la Iași. 9) Poststrasse Iași-Odesa, prin Sculeni. 10) Poststrasse Suceava-Fălticeni-Roman, prin Pașcani. 11) Landstrasse Roman-Gura Humora. 12) Poststrasse Roman-Focșani, prin Galbini, Bacău, Lunca Mândrișca, Adjud, Puțul lui Haret. Drumul între Bacău și Lunca Mândrișca foarte prost. 13) Landstrasse Bacău-Piatra și de aci, prin Hangu, pe potecă în Transilvania. 14) Poststrasse Iași-Focșani-București (33 ore). La Bordea drum prost, Scânteia, Unezești (Uncești?) drum bun, Bârlad, Paraschiva drum pe jumătate bun și îmbâcsit de hoți, Tecuci, se trece Siretul pe plute, Focșani, Cucu, Călnău, Buzău drum bun, apoi prost, Glodeni, Urziceni râul Ialomița fără pod, Movila, Șindrilița, Colentina, București. 15) Poststrasse Bârlad-Galați prin Reși (?), Pechea (24 ore), drum bun pe secetă. 16) Landwege Adjud în Valea Trotușului, la Trotuș și Ocna. Dela Trotuș o bună Landstrasse, prin valea Oituzului.

buiă să se înlesnească intrarea ori trecerea oștilor străine care ocupau Principatele.

Așa, de îndată ce Austria ocupă Oltenia (1717), generalul austriac Stainville se gândește să lege Transilvania cu noua provincie cucerită. Printre alte măsuri, ca să nu se mai treacă Oltul în zigzag, pune să se execute, dealungul Oltului, pe urmele vechei căi Trajane, șoseaua dela R.-Vâlcea la pasul Turnul Roșu, cale de 8 ore cu trăsura, o lucrare cu adevărat însemnată pe vremurile acelea. Această cale fu numită «Via Carolina» (după numele lui Carol XI), cu o cheltuială de 60.000 fiorini, plătiți, de aminteri, în mare parte, de locuitorii Olteniei.

În 1790, un câștig real avu Muntenia, sub regimul de ocupațiune austriacă a lui Coburg, din grija pusă spre a se face practicabile unele drumuri mari.

Negreșit, aceste lucrări se făceau tot prin rechizițiuni împilătoare, dar cel puțin tot se mai folosi și țara din aceste rechizițiuni. Principalul drum dres fu acel dintre Ploești și pasul Temeș, prin Câmpina¹⁾.

¹⁾ Se găsesc diferite acte, din acel timp, din care se vede că Stăpânirea s'a ocupat, fie de reparația acestui

Precum că, de altă parte, drumurile mari¹⁾,

drum, fie de aşezarea, pe el, de «tractiruri» pentru călători. Aşa, o poruncă «către ispravnici ot sud Prahova după cererea d-lui Eperieş, comisareşul ţării, pentru dregerea, drumului dela Sinaia, că are înştiinţare dela comisareşul unгур a i se da pe toată ziua 150 lucrători şi să i se rânduiască două sate sau mai multe din plai...» Şi încă «Dela Divanul Prinţipatului Țării Româneşti, către Egumenul Sinaei:» s'a citit la Divan răspunsul ce-l faci pentru un tractir ce este trebuincios a se aşeza acolo, cu toate acele trebuincioase, întru care arăţi că pentru trebuinţa călătorilor ai făcut două cârciumi, una din sus şi alta din jos mânăstirei, care aceste cârciumi pot fi pentru a conăci cei proşti, iar când se va întâmpla a trece alte *persoane şi obrazy cinstite* trebuie să-i primeşti înăuntrul Mânăstirei...»

¹⁾ Singure drumurile mari din Bucureşti şi Iaşi, aşă zisele *poduri* ale celor două capitale, se bucurau de o mai temeinică sollicitudine a domnilor. Ele erau încredinţate *Polcovniciei Podurilor* (autoritatea tehnică obârşie, ca să zicem aşa, a Minist. de Lucr. Publ).— Să adăogăm, în treacăt, că dacă Polcovnicul Podurilor, cum am zice astăzi Inginerul-Şef al Comunei, aveà la îndemână diferite venituri, printre cari, *nihil novi sub sole*, reţinerea de o para la lefurile slujbaşilor, el erà pasibil şi de pedepse, când greşea. Astăzi Regulamentul Corpului Tecnic oferă o gradaţie savantă în pedepsele de aplicat inginerului vinovat. Domnitorul Al. Moruzzi, aveà procedee mai simple. Dăm aci, de curiozitate, o poruncă a lui, din anul 1794: «Fiindeã la podul Târgului-de afară s'ar puteã face deocamdatã câte un meremet de podine, pe unde este lipsã şi stricãciune, care din nepurtarea de grijã şi de neurmarea Polcovnicului nu se face şi au ajuns la stare de primejdie a vitelor şi carelor în vremi grele, iatã cã vã poruncim straşnic sã o-rânduiţi întradins pe Polcovnicul de poduri cu podarii, sã meargã şi unde sunt găuri şi lipsã de câte o podinã două

în loc să se dreagă, din contra mai rău se stricau, o vom vedea-o mai la vale din spusese călătorilor relativ la drumul Căineni.

Avem și o scrisoare, din 1828, a lui Kreuchely, agentul Prusiei, către ministrul von Kanitz, din care aflăm că drumul dela Căineni eră așa de stricat, încât nu se putea umblă pe el și că Domnitorul refuză a-l dregi, fără învoirea Porții, deși agentul Austriei îi ceruse să facă aceasta pe spezele sale proprii ¹⁾.

Tot sub forma aceasta negativă a stricărei

să împlinescă cu podine și să astupe găurile, făcând me-remetul negreșit unde este rău stricat, că de nu va urmă de a săvârși dresul acesta în puțină vreme, *să știe că acolo, în locul acela, pe pod, îl vom pune Domnia mea de se va pedepsi cu bătae*».

¹⁾ Kreuchely către von Kanitz (April. 1828): «Drumurile care din Austria duc în Valahia nu pot fi niciodată reparate, fără o permisiune expresă a Porții Otomane. Aceasta, cu toate trebuințele grabnice ale negoțului, nu acordă permisiunea, căci își închipuește că în caz de război armata Austriacă cu trenul ei va trece astfel cu greu Carpații. Acum cât va timp, d-l Agent at Austriei se adresă gospodarului, cerându-i să se repare drumul între Căineni și București, pe cuvântul că acest drum devenise nepracticabil pentru curieri. Prințul refuză. D-l de Hakenau îi ceru numai să dea un ordin ispravnicilor să lase a se lucra acest drum, fiindcă el, Hakenau, ar face cheItuelile reparațiunilor celor mai necesare, fără să compromită pe prinț. Prințul refuză și aceasta.

se înfățișă îngrijirea ce se avu, în anii 1808-1812, de drumurile mari, în timpul ocupațiunii rusești și anume, pentru ca să nu poată năvăli oștirile turcești, se suprimă podurile de pe apele mari din apropierea Dunării. Apoi în 1813, Vodă Caragea dă poruncă să se strice de către ispravnici toate podurile de peste apa Ialomiței, lăsând în ființă numai podul dela Fundul Danciului. Această măsură pare a fi fost luată pentru a apăra Bucureștii de invazia unor rebeli turci, care amenințau țara.

Și fiindcă veni vorba de poduri, să adăogăm câteva vorbe despre ele.

Podurile erau foarte rare; cele mai de multe ori trecerea apelor se făcea prin vaduri. Vara, toamna, pe vreme de uscăciune, acest procedeu primitiv nu prezentă inconveniente, decât din punctul de vedere al confortului, de care nu se îngrijă nimeni în trecut. Iarna, primăvara, pe potoape, viiturile mari ale apelor noastre, mai toate cu caracter torențial, erau foarte primejdioase, pentru cei ce vroiau să treacă prin ele. Uneori călătorii erau nevoiți să aștepte, pe un mal, scăderea apelor, ceea ce se putea întâmpla numai după câteva zile;

iar cei care, cu ori ce preț, se îndărătniceau să treacă pe malul cellalt, plăteau adesea cu viața nesocotința lor.

Alte ori călătorii găseau la dispoziția lor luntri, plute ori dubasuri (bacuri) care, și ele, prezintau neajunsuri. Aceste neajunsuri erau atât de serioase, când erà vorba de ape mari ca Oltul, Argeșul, Ialomița, Siretul, Bistrița și altele, încât construcția de poduri erà fără dor și poate trebuincioasă.

Așa se explică existența câtorvã poduri pe apele principale ale Munteniei și Moldovei, poduri care se iveau, se transformau, piereau, reînviau, nestatornice cași nestatornicele țări române.

Pomposul titlu de «lucrări de artă» dat podurilor de astăzi, nu se poate da, de sigur, strămoșeștilor poduri, care, făcute din lemn, erau cu totul rudimentare.

În genere, ele erau mișcătoare, pe vase, alte ori mai mult sau mai puțin fixe, pe capre¹⁾.

Prea rare ori erau poduri de piatră.

Cunoaștem două podețe de piatră din timpul lui Ștefan-cel-Mare: unul se află lângă râul

¹⁾ Aceste poduri fixe sunt numite *poduri mereu* în Cronicele moldovenești.

Trotuș, în județul Bacău, aproape de satul Borzești, acum pe calea națională Adjud-Tg. Ocna-Oituz (frontieră), înainte pe șleaul cu aceeaș direcție ¹⁾. Altul se află lângă Cotnari; se atribue lui Ștefan-cel-Mare un al treilea pod de piatră, reconstruit de Mihail Sturdza, aflător pe apa Bârladului. În fine, podul monumental dela Suceava, făcut în ștejar și care a fost distrus acum câțiva ani printr'un incendiu.

Aceste poduri de pe ape mari, precum și altele de pe ape mici erau construite, fie de stăpânire, fie de particulari, adică, ori de «Obșteasca Epitropie» ori de boerii moșiei sau alți particulari.

Principiul care reglementă clădirea și întreținerea lor erà principiul: *cui prodest*. Acela construià și îngrijà podul care puteà să tragă foloase dela el.

Izvorul foloaselor erà taxa: *brudina*, ce se percepeà la trecerea pe pod.

Printre podurile ținând de Obșteasca Epi-

¹⁾ D-l profesor universitar D-r C. I. Istrati dă amănunte asupra acestui pod, în foarte interesanta sa publicațiune academică: «Biserica și podul din Borzești»; tot dela d-sa am aflat că ar mai fi de pe vremea lui Ștefan-cel-Mare celelalte poduri enumerate în textul de sus.

tropie, putem cită cel de pe Colentina, pe unde treceă drumul mare dela București la Focșani «pe care urdină trebuințele împărătești și domnești» și podurile Foloștoaca și Călugăreni, în drumul Giurgiului, cari erau «iraturi ale cutiei podurilor» și le vedem perceperea brudinei pusă la «cochii vechi», adică la licitație, în anul 1801, pe prețul de 1100 taleri. Boerii moșieri erau obligați a căpătă «privileghiu» dela Domn, pentru ca să poată construi un pod și să se folosească de brudina cu care-l impuneau. Astfel, sub domnia lui Al. Șuțu (1818—1821) vedem dat lui Aga N. Filipescu privileghiu pentru un important pod pe apa Buzăului (cu 32 podari scutiți), un alt pod umblător pe acelaș râu este învoit a se face de Clucerul Crețulescu, un altul de Clucerul Otetelișanu la Breasta, peste Jiu etc.

Ca tip de pod executat și întreținut de particulari nemoșieri, să cităm acela din punctul *Orăștii* dela vama Branului. O anaforă a Vel-Vistiernicului (1795) spune că a cercetat și a aflat că podul Orăștii, dela vama Branului, apurarea se făcē de către vameșul dela Dragoslavele. Stricându-se acest pod, trecătorii s'au jeluit lui Vodă, care a poruncit să-l facă vameșul,

precum și alte dați s'a făcut de dânsul, ca unul ce se folosește îndestul dela trecătorii ce merg și vin din Brașov și din vama vinului.

Să ilustrăm acum cele ce ziserăm asupra perioadei drumurilor naturale din Principate, prin extrase din povestiri de ale călătorilor.

Găsim astfel de relațiuni dela sfârșitul secolului XVI.

Din secolul XV cunoaștem un prețios așezământ comercial al lui Alexandru-cel-Bun (1407), prin care acest domn regulează comerțul de import, export și transport al neguțătorilor din Galiția și Podolia cu Moldova. Din acest așezământ (repetat în 1460 de Ștefan-cel-Mare) deducem drumurile comerciale din Moldova din acele timpuri, drumuri care coincid cu cele ce am citat ca drumuri mari.

În 1585, François de Pavie, Seigneur de Fourquevaux, ducându-se din Turcia în Polonia, călătorește în Basarabia și Moldova. El trece iarna prin Chilia, Cetatea Albă, ia în lung Basarabia, cu mare frică de Tătarii prădători, străbate păduri, unde vânează mistreți și urși, trece prin locuri pustii și suferă grozav de frig.

La Țuțora intră în Moldova propriu zisă și sosește, cu sui-a sa, în Iași «bien las et bien morfondus».

Pleacă de aci spre Hotin, trecând Nistrul în luntre.

Fapt important de relevat: deja la acea epocă (1585) ființa faimoasa căruță de poștă, căci iată, în traducere, ce zice Seigneur de Fourquevauls: «Plecând dela această curte a Moldavului, fiecare din noi își procură o mică căruță, cum se fac în această țară, așa de scundă și de ușorică, încât la loc primejdios o iei ușor pe umeri; în ea nu poți băga decât o singură persoană cu salteaua și merindele sale».

La începutul secolului XVII, în 1612, dăm de negustorul venețian Tommaso Alberti, care trece de două ori prin Moldova, ducând, din Turcia în Polonia și invers, tot soiul de mărfuri; el se plânge de cunoscuta pădure a Dobrovățului din județele Vaslui și Iași, prin care călătorii mergători spre Iași erau nevoiți să treacă. În această pădure sunt «strade cattivissime», drumuri foarte rele, așa că șase perechi de boi nu ajungeau să tragă un car.

Până la Iași, Atberti a mers tot pe drumuri foarte proaste «per strade molto cattive».

În epoca lui Matei Basarab și a lui Vasile Lupu aflăm doi călători de mare însemnătate, cari au cutreerat țările române, între anii 1644-1660, amândoi înalți prelați, unul, Arhiepiscopul catolic M. Bandinus, celălalt, Patriarhul ortodox Makarie din Antiohia, al cărui diacon Paul din Alep povestește călătoria întreprinsă în Principate.

Bandinus, care venise în Moldova cu scop de a cercetă și pune pe cale bună catolicimea din această țară, multe trebuie să fi suferit și dela natură și din partea oamenilor, căci a brăzdat, cu călătoriile sale, Moldova în lung și în lat, și nu numai pe așa zisele drumuri mari, ci și pe tot soiul de drumuri laterale, îngrozitor de proaste ¹⁾.

¹⁾ De curiozitate am schițat harta peregrinațiunilor piosului episcop în Moldova. El a trecut aproape prin toate capitalele de județe moldovene și printr'o mulțime de sate din județul Bacău cu deosebire, sate locuite de catolici. Iată dărele ce Bandinus a însemnat: Dunăre-Târgoviște-Iași-Cotnari-Bacău-Roman-Iași-Huși-Vaslui-Bârlad-Galați-Tecuci-Bogdana-Stănești-Mănești-Bălana-Slobozia-Trotuș-Lucăsești (Transilvania)-Șolonț-Faraoani-Pășcani-Valea Seacă-Fântânele (Hidegkut)-Bacău-Piatra-Roman-Tămășești-Saba-

Bandinus, cu ai săi, trece Dunărea, nu ştim pe unde, şi soseşte la Târgovişte «totaliter exhausti et fatigati».

De aci pleacă în Moldova.

În anul 1646 pleacă din Bacău spre Iaşi, cu cea mai mare greutate, din cauza drumului prost: «cum maxima difficultate atque itineris incommodo».

În prima zi de călătorie: eheu! pro dolor! căci cad de oboseală şi Bandinus ajunge târziu noaptea la Roman.

Altă dată, când merg dela Galaţi spre satul Bogdana, cât pe ce să se prăbuşească într'o înfricoşătoare prăpastie...

În 1650, Makarie, patriarhul de Antiohia, soseşte la Galaţi, de unde pleacă pe drumul mare spre Iaşi, cu căruţele de poştă şi cu caii ce i-a pus la dispoziţie domnul Moldovei, Vasile Lupu. Paul de Alep, diaconul înaltului prelat, a cărui scriere este cel mai preţios document asupra vieţii domestice a Românilor din secolul XVII, laudă poştele, mulţu-

oani-Keţcani-Neamţu-Giula-Baia-Suceava-Seretesti-Hârlău-Cotnari-Strunga-Iaşi.

mită cărora, zice el: «umblemul nostru eră mai repede decât sborul unei pasări»

Adevărul este că această călătorie se făcù iarna, în zile de îngheț, pe o bună pârție de zăpadă, iar trecerea apelor fu ușoară, pe gheață. Intre Vaslui și Scânteia trec peste un râu înghețat, de sigur Bârladul, carele, bagă de seamă, P. de Alep, în alte vremi se trece pe un pod mare de piatră (probabil podul lui Ștefan-cel-Mare).

Călătoria nu este plăcută până la sfârșit, căci, deodată se ivește soarele, ninsoarea se topește și, zice scriitorul: «ne văzurăm în no-
«roi până la pântecel cailor, pe un pământ
«galben și cleios. Această stațiune. adică în
«pădurea Dobrovățului și între această pădure
«și Iași, fu *cea mai dureroasă din toate*».

Să mai observăm că între Focșani și Roman găsesc un drum foarte stricat, că în călătoria ce fac dela Iași la Târgoviște, prin Scânteia, Vaslui, Bârlad și Focșani, trec Siretul în luntre și văd *corăbii* circulând pe această apă; apoi găsesc în Muntenia poște bine organizate.

Intors la Iași, patriarhul își urmează drumul spre Moscova, trecând apa Jijia pe un lung pod de lemn, iar Prutul în barcă.

Ceeace te lasă visător este următoarea naivă observațiune a diaconului: «e remarcabil că «în toată țara Românească, în Moldova, la «Cazaci și până la Moscova, toate drumurile «trec prin orașe și târgușoare, așa că eși pe «o poartă și intri pe o alta. *Drumuri private «sau laterale nu există de loc. Această măsură este foarte înțeleaptă».*

Ciudate idei își făcea Paul din Alep asupra menirii căilor de comunicație!

Trecând acum în secolul al XVIII-lea, putem cită, din anii 1755—1759, călătoriile a doi ambasadori poloni, contele Mniszek și contele Potocki, din Polonia în Turcia, prin Moldova, ca fiind singurele, dintre Iași și Galați, împlinite nu pe drumul mare, prin Vaslui și Bârlad, ci pe valea Prutului, prin Ghermănești, Huși, Giurcani, Foltești.

Câțivă ani mai târziu, în 1762, Reverendul Pater Boscowich călătorește dela Constantinopol în Polonia, în suita ambasadorului englez Jaq. Porter. Din relațiunea ce a scris, aflăm că au debarcat la Galați, de unde au plecat spre Iași. Intre Galați și Puțeni ei stră-

bat un adevărat deșert, fără arbori, fără puțuri și mai cu seamă lipsit de locuințe și oameni, lucru de care se miră părintele și pe care ni-l explicăm prin vecinătatea Turcilor și a Tătarilor prădători.

Trec printr'o pădure cu drumuri «detestabile». Cu această ocazie, Boscowich face următoarea naivă constatare: «Drumurile sunt «totdeauna mai proaste prin păduri decât prin «ținuturi descoperite, mai cu seamă când a «plouat, deoarece ele se usucă mai greu în «locurile unde razele soarelui nu pot pătrunde «sau au puțină putere, așa că aceste locuri «rămân mai mult timp noroioase și roatele «se scufundă mai ușor».

Mai înainte dau iarăși de drumuri «affreux, «rompus, où il y avait de fort mauvais pas».

Se apropie de Bârlad, trec apa Bârladului pe un pod larg și solid, format din trunchiuri de copaci.

Intre Bârlad și Vaslui întâlnesc un om călare, care, cât îi zărește, fuge în galop, de frică să nu i se ia calul. Părintele ne explică aici că: «In toată Moldova stăpânirea are obiceiul barbar de a răpi, pentru serviciul public, tot ce întâlnește în cale, fără nici o con-

«siderație, fără plată, precum boi, care, cai,
«ce se răpesc dela țărani din sate și dela
«călătorii de pe drumurile mari. Aceste exac-
«țiuni se fac, nu numai când trece vreun am-
«basador, ci și când trece un curier al Prin-
«țului moldovean ori al vreunui Domn străin.
«Așa se explică cum un număr considerabil
«de frumoase regiuni, care se află dealungul
«drumurilor mari, sunt acum părăsite, schim-
«bate în pustiri și numai la oarecare distanțe
«de drumurile mari țara este locuită».

Acî Boscowich citează cazul unui misionar
jesuit polon, care, în călătoria ce a întreprins
în Moldova, a fost obligat să se ferească de
drumurile mari, făcând ocoluri lungi și aceasta
de frică să nu i se ia caii de oamenii stă-
pânirei. Triste aceste vremuri, în care dru-
murile mari constituiau o pacoste pentru lo-
cuitoari !

Că oamenii erau luați de rechiziție o ade-
verește scriitorul atunci când, aproape de Vas-
lui, trebuind să treacă pe un pod, al cărui
acces li se prevestise ca periculos, din con-
tra trecerea acestui pod se face perfect, căci
oamenii din satul cel mare (adică din Vaslui)
garnisise intrările podului cu crăci, ba au fost

la fața locului o mulțime de săteni, cari au susținut trăsurile.

Pentru a se străbate faimoasa pădure a Dobrovățului, coprinzătoare, după zisa și a lui Boscowich, de drumuri foarte proaste, pe care nu se mai putea umblă de loc pe vremi de ploaie, călătorii întrebuintează mai multe perechi de boi. Fapt însemnat, părintele observă, într'un loc, că drumul, destul de larg ca să poată trece mai multe care de front, erà ridicat printr'o șosea cu pământuri aduse și a cărei executare, gândeste dânsul, trebuie să fi costat o groază de bani.

Acesta este singurul caz ce am putut afla, în numeroasele relațiuni de călătorii ce am consultat, de o lucrare de șoseluire săvârșită înainte de secolul al XIX-lea, fie ea numai de terasmente.

După șase ore de mers, dau drumul boilor, căci li se spusese greșit, că drumul nu va mai fi așa de ticălos. Dar cât pe ce să nu mai poată eși «de ces affreux boursiers».

Părăsind pădurea, dau de drumurile cele bune din vecinătatea Iașilor.

Drumuri bunicile găesc și când se îndreaptă

spre Cernăuți, prin Șipote, Mălăești, Stroești, Botoșani, și Molinița.

Să înregistrăm încă, din 1788, călătoria prin Muntenia a unei nobile Engleze, Lady Craven, care, sosind din Turcia se îndreaptă spre Transilvania.

Lady Craven trece Dunărea la Silistra și debarcă în Călărași, unde găsește, din porunca domnitorului muntean, cai, merinde și soldați de pază. Călătoarea e foarte mulțumită de traectul dintre Călărași și București. «Sburam mai mult decât călătoream» exclamă dânsa. Lesne de lămurit: era vara și umbletul nu se făcù pe drum bătut, unde praful cel gros ar fi putut supără pe nobila străină. Surugiii, după un învechit obicei, au apucat-o razna pe câmp; călătoarea n'a văzut drum în toată regula, nici urme de roți, ci a «sburat» pe un teren fără pietre, lipsit de făgașe.

Lucrul însă se schimbă în urmă, pe distanța București-Câineni. Lady Craven admiră mult natura, dar această plăcere, adaugă ea, este o slabă compensație la starea ticăloasă a drumurilor. Adesea, douăzeci de țărani îi susțineau trăsura, care odată chiar se răsturnă,

Iar una din celelalte căruțe se făcù bucăți. Engleza ne arată că acest drum al Căinenilor a fost distrus, după unul din articolele ultimei păci încheiate între Poartă și Impăratul Austriei, desigur spre a face cu neputință transportul pieselor de artilerie.

Intrând în secolul al XIX-lea, găsim în 1812 pe contele de Lagarde, care, străbătând Muntenia, urmează în tocmai acelaș drum ca Lady Craven: Călărași-București-Căineni. Contele capătă aceleași impresiuni cași predecesoarea lui și le descrie în chip pitoresc. Iarăși, drumul Căinenilor ni-l arată aproape nimic, tăiat de Turci, care împedicau astfel intrarea Austriacilor în Țara Românească.

Se restabilise o comunicație, ca vai de ea, așezându-se în stânci bârne, nefixate prin nimic și care, legănate fiind de trăsuri, se rupeau uneori și asvârleau pe călători în prăpăstii înfricoșătoare.. De mai multe ori a trebuit să se cațare ca o adevărată capră pe un drum râpos și bolovănos.

«Se pare, observă contele, că în temerea de a ațâța bănuiala că vor să înlesnească trecerea trupelor străine, hospodarii negli-

«gează într'adins, reparațiunile cele mai urgente și ori din calcul, ori din prudență, ei «nu se expun să ceară, întru aceasta, vreo autorizație dela Poartă».

Apropiindu-ne de memorabilul an 1821, luăm în cercetare călătoriile a doi englezi, una în 1820 a lui Ker Porter, cealaltă, după eterie, în 1827, a lui Colville Frankland. ¹⁾

Ker Porter a trecut din Giurgiu la Mamornița, prin București, Focșani și Iași. El a fost unul din rarii trecători prin Principate, care a rămas mulțumit, ba chiar încântat de călătoria sa. Pentruce? Pentrucă fiind iarna, prin Februarie, el a umblat pe o minunată pârtie de zăpadă.

Colville Frankland, care, cinci ani înainte de așezarea Regulamentului Organic, străbate Muntenia, dela Căineni, prin București, la Giurgiu, a lăsat și el o descriere a călătoriei sale foarte hazlie.

¹⁾ Punctualității și dragostei de cifre statistice ale rasei anglo-saxone datorăm prețioasele liste ce ne dă Ker Porter de poștele prin care a trecut, cu arătarea orelor întrebuințate. Așa: distanța Giurgiu-București a străbătut-o în 16 ore, cea dintre București și Focșani în 25 ore, cea dintre Focșani și Iași în 29 ore, însăfârșit cea dintre Iași și Mamornița în 15 ore.

El întâmpină aceleași neajunsuri ca înaintașii lui pe aceste drumuri. «Cu adevărat, conchide dânsul, nu e ușor să-ți închipuești «cevă mai obositor ca astfel de suișuri sau «cevă mai rezistent ca poștalioanele și suru-«giii români. Eu sânt convins că un om ci-«vilizat nu-și poate forma o idee de felul acestor trecători».

Incheiăm relațiunile călătorilor din perioada drumurilor naturale cu aceea a turistului Krickel, care a făcut o excursiune în valea Prahovei. A intrat prin vama Temeș, a trecut prin Sinaia, Comarnic, Brebu, Petroșița, Câmpina și s'a întors îndărăt la Brașov.

Krickel vorbește de rău pe români; e silit însă a recunoaște că chirigiii valahi merg foarte repede, așa că o stație de mai mult de patru ore, ei o fac în două.

«Prin drumuri proaste, munți râpoși, pe «poduri de lemn pe jumătate putrede, zice «Krickel, mergeam așa de repede, încât mult «rău mi-au făcut sguiditurile căruței; ba odată «am fost și răsturnat din mizerabila căruță «care mă târa...

PERIODA INTERMEDIARĂ II
1848-1849 — 1850-1851
1852-1853

II.

PERIODA INTERMEDIARĂ

II.

PERIOADA INTERMEDIARĂ ¹⁾

(Regulamentul Organic 1832. — Aplicarea legii drumurilor 1868).

În anul 1837, Conte Demidoff a întreprins o călătorie din Ungaria în Rusia de Sud

¹⁾ D-l profesor universitar, Dr. C. I. Istrati, fost ministru de lucrări publice posedă câteva interesante hărți vechi ale Țărilor Române. Printre altele, una din 1837, adică din timpul primelor aplicațiuni ale Regulamentului Organic, indicând căile de comunicație. Această hartă are ca titlu: «Carte générale des Principautés de Valachie et de Moldavie rédigée sur les cartes administratives publiées en 1833 par le colonel Bergenheim et dédiée à S. A. S. le Prince régnant de Valachie Alexandre Demetre Ghyka—par Charles Rossety, Premier secrétaire dela société d'Agriculture dela Valachie et membre de plusieurs sociétés savantes de France—1837».

Pe această hartă sunt indicate, cu două linii, drumurile, pe traseul cărora se află astăzi așezate căile naționale și principalele șosele județene și anume: 1. București-Giurgiu. 2. București-Călărași, cu o ramură spre Oltenița. 3. București-Tecuci, prin Urziceni, Buzău, Slam-Râmnic și Focșani. 4. București-Ploești-Câmpina. 5. Ploești-Văleni. 6. Ploești-Mizil-Buzău. 7. Ploești-Târgoviște. 8. Câmpina-Mărgi-

și Crimea, trecând prin Valachia și Moldova; i-au fost dragi Principatele, dar nu s'a putut împiedică să constate starea de plâns a drumurilor ce a călcat.

«Nesfârșita câmpie, zice el, care se întinde «între Giurgiu și București, este tăiată de câtevă văi destul de adânci, care, pe vremi

neni, prin Filipești. 9. București-Pitești, prin Găești. 10. București-Cerneți, prin Ciolănești (ramură la Zimnicea, prin Rușii-de-Vede)-Tecuci (ramură la Pitești)-Baloșu-Corbeni (ramură la Slatina)-Craiova-Iablanita. 11. Giurgiu-Zimnicea. 12. Pitești-Câmpulung. 13. Pitești-Câineni prin Drăganu (ramură la R.-Vâlcea)-Curtea de Argeș și Sălătruc. 14. Slatina-Râul Vadului, prin Drăgășani-Mănăstireni (ramură la Horez) și R. Vâlcea. 15. Horez-Cerneți prin T. Jiu cu o ramură la Craiova, prin Corburești și Șușița. 16. Craiova-Calafat, prin Radovan și Teeuciu. 17. Craiova-Caracal-Racovicioara (pe Dunăre). 18. Urziceni-Călărași prin Slobozia. 19. Buzău-Slobozia. 20. Slobozia-Galați, prin Bertești (2 ramuri spre Piuapetrei) și Brăila. 21. Slam-Râmnic-Brăila, prin Valea Albă și Seaca. 22. Nomoloasa în drumul Brătla-Galați. 23. Tecuci-Iași, prin Bârlad-Docolina (ramură la Fâlcui) și Vaslui. 24. Tecuci-Galați. 25. Focșani-Hârlău, prin Panciu, (ramură spre drumul Focșani-Teeuci) Adjud-Bacău-Roman și Tg.-Frumoș. 26. Bacău-Ocna. 27. Roman-Piatra. 28. Iași-Fălticeni, prin Tg. Frumoș. 29. Iași-Sculeni. 30. Iași-Boian (frontieră), prin Sulița-Botoșani-Dorohoi și Herța.

Această hartă din 1837 este cu atât mai importantă cu cât e lucrată după date culese la 1833. Deci traseurile (căci nu poate fi vorba de drumuri șoseluite în regulă) indicate în ea sunt anterioare drumurile lucrate în urma aplicării Regulamentului Organic.

«de ploaie, devin tot atâtea mlaștini periculoase pentru călători. De multe ori eră cât pe ce să rămânem în aceste mlaștini nomo-
«loase, unde drumul nu are alte fundații de-
«cât crăci de arbori aruncate deacurmezișul.
«Vai de echipajul, pe care caii l-ar lăsa cu-
«fundat în acest nomol negru și moale».

«Triste drumuri» adaugă nobilul călător.

Și încă: «După ce eșirăm din Giurgiu, ne
«aflarăm într'o nemărginită mlaștine; deabea
«știam spre ce locuri eram duși; atâta știam că
«mergem spre Nord, dar nimic nu ne arată
«că ne îndreptăm spre capitală. Drumurile
«în aceste deșerturi sunt tot atât de nesigure
«ca și capriciul omului care le străbate. Spa-
«țiul e larg, făgașele nenumărate, iar condu-
«cătorul alege, după placu-i, pământul gol,
sau iarba».....

Dar piedicele ce Demidoff a întâmpinat la trecerea prin vaduri a apelor, atât între Giurgiu și București, cât și între București și Iași! De multe ori au fost în primejdie să rămână în aceste ape.....

Peste Siret gălesc, ce-i dreptul, un pod de vase; dar apele acestui râu veniseră mari și trecerea pe un astfel de pod strâmt și tre-

murător nu s'a făcut decât cu mari greutate și numai cu ajutorul mulțimei de oameni, care se țineau alături de trăsuri și le ridicau.

«Cea mai mare piedică la agricultură, conchide Demidoff, în aceste țări, este proasta stare a drumurilor și anevoința de a vindeca această stare de lucruri. Intr'o țară, unde străbați leghe și leghe, fără să întâlnești o pietricică, stabilirea unei căi solide, pe orice sezon, nu este lucru ușor. Cât timp este secetă, nimic nu se opune ca comunicațiunile să fie rezezi și active; câmpia este deschisă tuturor și fiecare își alege drumul care-i place... Dar după ploi, acest pământ vegetal, atât de gras și adânc, se schimbă cu totul în noroi și nu mai treci pe deasupra decât cu condiția de a fi ușurel și a umbla repede»...

Cam zece ani mai târziu, prin 1846, cunoscutul literat și academician francez, Xavier Marmier, călătorind în Orient, trece prin Țara Românească, pela T.-Severin, până la Craiova, apoi peste Dunăre (probabil pela T.-Măgurele).

Iată, între altele, ce scrie X. Marmier:

«Pentru ca să apreciezi toată importanța navigației pe Dunăre, trebuie să vezi starea

«de izolare în care se află populațiunile care
«se învecinesc cu acest fluviu, trebuie să-ți
«dai seamă de greutatea comunicațiunilor.
«Ceeace în Valahia se numește drum mare
«nu este adesea decât o simplă linie trasă
«pe un teren mișcător, nomolos, pe care cea
«mai mică ploaie îl face nepracticabil. Am
«întâlnit, totuși, pe un spațiu destul de res-
«trâns, vreo 1.200 oameni ocupați a aplană
«pământul, a face terasamente, a construi po-
«duri. În Franța, o așa cantitate de oameni
«ar săvârși în puțin timp o lucrare conside-
«rabilă; dar aci, lucrătorii întrebuițați la facerea
«drumurilor nu sunt decât țărani osândiți de
«nemiloasa lege a corvadelor, la această muncă
«gratuită, de 2-3 ori pe an. Bieții oameni vin
«la fața locului, cu căruțele lor, cu provizii
«de fân pentru boi, tabără noaptea afară
«și iau parte, cu indolență, la o lucrare, pe
«care n'o privesc decât ca un greu tribut.
«Obicinuiți din copilărie să rătăcească, ici
«și colo, prin munți și văi, cu grelele și gro-
«solanele lor căruțe, care nu se tem nici de
«noroii nici de sguđuituri, ei nu înțeleg, în
«apatica lor ignoranță, folosul material al unui
«chip de transport mai bun. Părinții noștri,

«zic ei, au călătorit astfel, de ce n'am călători
«și noi ca dânșii?»

Am putea, înmulțind citațiile, adeveri că și călătorii dela 1831 încoace s'au plâns de drumurile din țara noastră; dar trebuie să nu uităm că în Occident civilizația devenise exigentă, pe măsura scurgerii anilor și cu trecerea în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Evident că unui Fourquevauls din sec. XVI nu putea să-i treacă prin gând să ceară ceeace reclama un Marmier, pela jumătatea secolului XIX-lea.

Putem zice, pe bună dreptate, că așa cum vor fi fost drumurile în Muntenia și Moldova, în timpul și mai cu seamă posterior Regulamentului Organic, starea lor a construit un progres de netăgăduit asupra stărei drumurilor dinainte de anul 1832.

Regulamentul Organic este cel d'întâiu așezământ legislativ din Principatele Române, care a coprins dispoziții relative la drumuri și la lucrarea lor.

Regulamentul Organic al Moldovei stabilește (Art. 139 și 157) ¹⁾ că facerea și întreți-

¹⁾ Art 157. Spre înlesnirea comunicațiunilor și a transporturilor, Ministerul trebilor din năuntru, după îndatoririle

nerea tuturor drumurilor este lăsată pe seama Ministerului treburilor din năuntru. Se hotără că repararea lor se va face cu zile de prestație, câte 6 zile pe an pentru un locuitor și anume: patru zile cu palmele și două cu carul, duși or unde trebuința va cere.

Se mai stabilește că se vor construi două căi de comunicație, una pe valea Siretului, alta, numită drumul mare, care, începând dela Mihăileni, să treacă prin Botoșani, Iași, Vaslui-Bârlad și să ajungă la Galați.

Apoi paragraful 4 art. 158 vorbește despre regularea drumului dela poalele Bordei, în apropiere de Iași. Se prevede în bugetul Statului. Art. 74 § 15, o sumă de 75.000 lei (vechi) pentru dregerea drumurilor celor mari și a podurilor înăuntru țării.

Potrivit cu această sumă, Domnul, împreună cu Obșteasca Obicinuită Adunare, va hotărî pentru această slujbă prețul zilei lucrului și a cărătorei, cu care preț vor fi îndatoriți a lucră sătenii ținuturilor unde aceste feluri de drumuri au să se întocmească și de care ei mai ales se folosesc.

puse lui la art. 139, se va îndeletnici întru facerea drumurilor și ținerea lor în cea mai bună stare.

BIBLIOTECA
C. G.
C. B.

Pe lângă alte îndatoriri ale lucrătorilor de pământ birnici, Art. 42 și 43, Secția litera P, le mai impune următoarele:

Art 42. Ei vor fi datori a lucra la întocmirea șleahurilor, adică a drumurilor pe care sunt poștele așezate și a podurilor de pe dânsese, după măsurarea în stânjini pe fieștecare sat, după numărul oamenilor, spre a le fi știut că la vremi îndemănatică să facă lucrul orânduit după art 74 §§ 14 și 15, cap III al finanțului, asemenea și pentru pavarea orașului Eșii.

Art 43. Asemenea ei sunt datori a întocmi drumurile și podețele lăturalnice de pe pe moșiile pe care se află lăcuind, fără plată.

Guvernul Moldovei se pune pe lucru; cele înscrise în Regulamentul Organic, precum și reglementațiile următoare nu rămân literă moartă. Cetirea Ofisurilor Domnești către Obșteasca Adunare a Moldovei, ofisuri care s'au urmat între anii 1834-1849, este instructivă în această privință, căci ne vedește cât eră de pătruns Mihai Sturdza de neprețuitele foloase ce trebuia să aducă Moldovei buna întocmire a unei rețele de căi de comunicație.

În ofisul din 1835, domnitorul arată că îm-

bunătățirea drumurilor cată să meargă deopotrivă cu sporirea comerțului și că, deși mijloacele bănești sunt restrânse, n'a pregetat a orându-i cele de cuviință pentru aceasta. Lucrări pregătitoare de măsurare și cumpănire (nivelment) a locurilor au și fost săvârșite, spre a soselui drumurile mai însemnate.. Se vor aduce meșteri dintr'o țară vecină, unde «rânduiala facerei șoselelor» este cu deplinătate, etc...

Din ofisul din 1836 aflăm că «un drum mai lesnicios și mai sigur s'au însemnat din capitalie până la marginile Austriei și 36 de poduri, din care patru de piatră sunt *pornite de a se face* (în construcție) pe drumul nou și vreo câteva altele *proectarisite*.»

Anaforaua Sfatului din 2 Octomvrie 1839, sub No. 1984, încuviințată de Domn la 14 Octomvrie acelaș an, regulează chipul cum au a se face podurile și podețele de pe drumurile lăturalnice ¹⁾.

¹⁾ Departamentul în lăuntru a adus la cunoștința sfatului că s'au executat șase podețe pe drumuri lăturalnice (în ținutul Vaslui) de locuitorii satelor vecine și cu chereștea oferită de proprietarii locurilor. Un al șaptelea însă nu s'au putut face, proprietarii nevoind să dea chereștea. Față cu reauavoință a unor proprietari de a oferi lemnăria pentru

În 1 Septembrie 1843 s'au statornicit Regelele pentru paza și ținerea în bună stare a drumurilor șoseluite, în care se arată îndatoririle unui bun cantonist.

În acelaș an 1843, Domnul Moldovei, Mihai Sturdza declară că 100.000 stânjeni de șosea sunt deschiși comunicațiunilor ¹⁾ și că au fost clă-

poduri de pe moșiile lor sau pentru poduri apropiate, de o nemijlocită comunicație, față și cu faptul că nici în legiuire nici în buget nu se află însemnat de unde «să se îndemâneze» cheresteaua, când proprietarii nu ar voi a o da sau când păduri nu s'ar afia nici cum pe moșie, Sfatul este de părere că, neputându-se împovăra locuitorul cu cumpărarea cherestelei, să se oblige proprietarii, acolo unde se află păduri, să dea cherestea fără plată, iar acolo unde nu se află păduri să se cumpere lemnăria cu cheltueala proprietarilor moșiilor megieșite ce trag mai însemnat folos de buna stare a acelor podețe.

¹⁾ Iată lista anexată:

	STÂNJENI DE ȘOSEA		
	Gătiți	Intocmiți (repar.)	In lucrare
Județul Dorohoi	—	2.225	—
» Botoșani	1.820	1.852	13.047
» Roman	1.912	2.952	—
» Bacău	3.068	7.259	8.810
» Putna	6.735	2.500	5.680
In direcția Podul Iloaei	440	—	1.280
» Cornul Luncei (Suceava)	12.223	1.047	8.310
» Nemeșenii	248	—	2.046
Dela Roman la Iași	—	—	3.668
In direcția Galațului	2.643	—	837
» In Bârlad	80	—	—
Pe drumul Vasluiului	4.152	1.380	2.500
» In Iași	285	1.924	—
	<u>33.606</u>	<u>21.139</u>	<u>46.178</u>

Cu alte cuvinte 66 kilometri șoseluiți și 42 kilometri reparați.

dite 111 poduri, din care 107 de piatră și numai patru de lemn. Se organizează și un corp permanent de cantoniști și se clădește cantoane. În anul 1846 se face o aprovizionare de pietriș, cărându-se dealungul șoselilor o rezervă de 21.051 movili de prund «pentru întocmirea întâmplătoarelor stricăciuni».

În 21 Septembrie 1849, Ofișul sub numărul 2.374 întărește «Așezământul organic a Departamentului Lucrărilor Publice». Se hotărăște că de competența acestui departament vor fi toate lucrările publice, precum: facerea podurilor și a șoselilor din țară și orașe, „păvuirea“, linearea și numirea uliților, deschiderea de piețe publice, ținerea în bună stare a apelor, plantarea de grădini publice, zidirea iucăperilor menite spre obștesc folos, îmbunătățirea și înfrumusețarea materială a portului Galați. Se stabilește că zidirile, reparațiile, și, când se va putea, și ținerea în bună stare a așezămintelor publice, se vor da în mezat; iar nedobândindu-se priincioase prețuri, Sfatul va putea împuternici pe Departamentul Lucrărilor Publice a săvârși lucrarea «prin gospodărească închipuire».

Prin jurnalul Sfatului Administrativ din 14 Ianuarie 1850 și prin Anaforaua Sfatului No. 1.127 din 10 Aprilie acelaș an, se stabilește un «prințipiu» întru luarea lemnului, pentru trebuințele publice din pădurile mânăstirilor pământene și închinate.

Prin Anaforaua sfatului No. 773 din 8 Martie 1850 se hotărește înființarea unei școale de aplicație pentru formarea de ingineri și arhitecți practici, în trebuința slujbelor orașelor și drumurilor. Totdeodată se face un proiect pentru înființarea unei școale de aplicație pentru drumuri și zidiri.

Lucrarea șoselelor s'a urmat astfel până în 1851, când Divanul Obștesc votă și Domnul confirmă prin Ofisul No. 43 din 29 Mai următoarea legiuire:

«*Art. 1.* Munca îndatoritoare a locuitorilor «birnici a satelor pentru lucrarea șoselelor se «mărginește la trei zile pe an.

«*Art. 2.* Zilele să se potrivească pe întin- «derea lucrării după acea adevărată a lor în- «trebuințare și să se rostească în stânjeni «cvadrați. Spre aceasta, Departamentul lucră- «rilor publice va rândui ingineri și vagmaiștri, «care vor face cercetări osebite pe un stân-

«jen de șosea, pe unul de deal, și pe unul
«de pe loc mlăștinos, și vor lămurii deosebirea
«ce va trebui a se statornici asupra tustreli-
«lor categorii, pentru ca această lămurire, o-
«dată făcându-se, să poată sluji de regulă ob-
«ștească.

«*Art. 3.* După îndeplinirea acestor pregătiri
«să se facă o listă de lucrul anualnic, împăr-
«țit pe stânjieni la fiecare sat, în chip de a
«se cuprinde zilele ce au a se lucră de către
«sat, după numărul cel adevărat al locuito-
«rilor birnici ai lui. Această listă să se publice
«și fiecare câtime de stânjieni înfășosând lucrul
«anualnic a unui sat, se va însemnă prin un
«stâlp, care va aveà asupra-i numele satului
«și numărul stânjienilor ce i-au venit în parte.
«Intocmirea să se facă cu chip ca sătenii să
«nu se mute la lucru decât pe cât se poate
«mai aproape de locuințele lor.

«*Art. 4.* Cu acest chip, fiecare sat trebu-
«ind a îndeplini a sa însărcinare, în deosebi
«va avea înlesnire a urmă lucrul la vremea
«ce se va socoti mai îndemânatecă în cur-
«gerea anului, păstrându-se cârmuirea a-l sili
«numai în întâmplare, când n'ar face lucrul
«până la 10 Septembrie.

«*Art. 5.* Lucrul șoselelor se va urmà după
«modul mai sus arătat, până ce se vor găti
«liniile Siretului, precum și acele a drumului
«celui Mare, care unesc partea cea din sus
«a Moldovei cu cea din gios.

«*Art. 6.* Paragraful de 100.000 lei desti-
«nați pentru drumuri se va întrebuișă cu o-
«sebite la năimirea locurilor de pășune, pentru
«dobitoacele lucrătorilor, precum și la cumpă-
«rarea materialurilor trebuitoare, precum: var,
«cherestea, piatră cioplită, cărămizi și celelalte,
«și plata lucrului de pietrărie și lemnărie.

«*Art. 7.* Liniile arătate în art 5, odată ce
«se vor găti, lucrarea îndatoritoare pentru
«șosele se va ridica cu totul.

«*Art. 8.* Se va așeză pe toatele drumurile
«prunduite o brudină plăitoare de tot calul
«înhamat și pentru toate dobitoacele ce slu-
«jesc la cărăturile de comerț; țărani vor fi scu-
«tiți de toată plata pentru transporturile ce
«fac pentru a lor însăși trebușă într'un ter-
«men de douăzeci de ani. Hotărârea cătimei
«brudinei va face obiectul unui proiect osebit
«care se va înfășoșă Divanului Obștesc.

«*Art. 9.* Bani adunați din brudină se vor
«da la ținerea șoselelor gătite, precum și la

«facerea drumurilor celorlante trebuitoare în
«comunicație, care însă nu s'au început.

«*Art. 10.* Nu este ertat a se cere dela săteni,
«în lucrarea șoselelor, altă muncă afară de
«aceea pe care fiecare țaran poate împlini,
«și nici cum vreo lucrare de piatrărie și lem-
«nărie sau altă asemenea: pentru care sătenii
«ar fi nevoiți a tocmi și a plăti oameni cu
«știință de meșteșug.

«*Art. 11.* Sătenii întrebuițați la nivelăția
«și prunduitul șoselelor sunt îndatorați a avea
«instrumentele trebuitoare spre aceasta, precum
«și cotiugi, tărăboanțe pentru transportul pă-
«mântului, și tot într'o vreme și carele lor
«pentru transportul pietrelor. Odihnă de două
«ceasuri pe zi să se dea lucrătorilor și dobi-
«toacelor lor întrebuițate la lucru, care se
«va începe dela răsăritul soarelui și va con-
«teni la asfințit.

Apoi prin Anaforaua Sfatului din 10 Nov.
1851, subt No. 3.477, se cere:

«A fi mare priveghere din partea Depar-
«tamentului a se calculă cu stricteță distanția
«locurilor de pe unde se cară prundul sau
«piatra întru pregătirea șoselelor, care dis-
«tanție, fiind în mai mare sau în mai mică

«depărtare, face de se întrebuițează de către
«locuitori mai multe sau mai puține zile.

«Pentru aceia Sfatul este de socotință că
«lucrarea hotărîtelor de legiuire trei zile nu
«poate fi asupraitoare pentru locuitori acolo
«unde va fi îndemânarea căratului materialului,
«și dar lucrarea trebuie a se cumpăni potri-
«vit înlesnirii sau îngreunării căratului ma-
«terialului de prunduit, și, prin urmare, în re-
«partiția ce se va face zilelor în stânjeni de
«șose, se cuvine a se luă în băgare de seamă
«și vremea trebuitoare în cărătura pietrei sau
«a prundului. Privighetorii de ocoale să fie
«îndatoriți a priveghiă de a nu îngădui pe
«locuitori de a încărcă mai puțin de patru
«sute ocă de un car cu boi...

«Ce se atinge însă de dispoziția cuprinsă
«la punctul al 4-lea din Ofis, pentru vremea
«în care locuitorii să se îndeletnicească în
«lucrarea drumurilor, Sfatul socotește că o
« asemenea îndeletnicire să urmeze în interval
«dela 20 Mai până la 20 Iunie; cu aceasta
«ca, din fiecare sat, locuitorii să meargă la
«lucrarea drumurilor sau tot satul, sau cel
«puțin pe jumătate din numărul lor, schim-
«bându-se în aceeaș vreme în chip ca în a-

«cest interval să săvârșească lucrul în deobște
«cu toții, fără a se scoate la lucrare văduve,
«copii sau bătrâni»

Infine Anaforaua Sfatului din 1852 Sept.
în 28 sub No. 3.033, hotărăște modul cum
se va face analoghia lucrării șoselei drumu-
rilor mari, așa încât carele și pălmașii să fie
neschimbați:

«Prin anaforaua sub No. 5.641, Departa-
«mentul Lucrărilor Publice au propus Înălți-
«mei Voastre ca spre ușurarea locuitorilor
«țării întru lucrarea acelor trei zile hotărîte
«pentru șosele, ar fi nimerit a se regulă pe
«anul viitor ca satele să trimeată oameni ne-
«schimbători până la săvârșirea zilelor de lu-
«cru, convenite de fiecare sat și anume satele
«ce vor avea mai puțin de 100 locuitori bir-
«nici, să trimeată la lucru câte două care,
«și doi pălmași, acele ce vor avea până la
«150 locuitori, câte patru care și patru pâl-
«mași, acele cu locuitori până la 200 câte șase
«care și șase pălmași, acele cu număr peste
«200 locuitori până la 250 câte șapte care
«și șapte pălmași, și acele cu număr peste
«300 câte zece care și zece pălmași; iar a-
«cești locuitori să fie datori a stă neconținut

«în lucrul drumurilor, potrivit cu tabliile ce
 «se vor trimite în vreme spre știința Ispravni-
 «cilor, având câte două perechi de boi la fie-
 «care, spre a nu se obosi cu desăvârșire,
 «când însă vor aveà numai câte o pereche de
 «boi, să aibă două zile repaos pe săptămână».

Această legislațiune, atât de complectă pen-
 tru vremile acelea, a coprins chiar o Anaforă
 a Sfatului din 25 Martie 1843, sub No. 685,
 pentru chipul cu care urmează a fi alcătuite
 roatele trăsurilor de povoare grele, în umbla-
 rea lor pe drumurile șoseluite, spre a nu se
 pricinui stricăciuni. Cum am zice noi un re-
 gulament al poliției rulajului, pe care d'abiã
 în 1906 ne-am învrednicit să-l avem și ... nu
 s'a aplicat nici până în ziua de astăzi.

Este neîndoios că s'a lucrat cu oarecare
 succes la facerea de drumuri șoseluite în Mol-
 dova, între anii 1834—1859¹⁾); aceasta o atestă
 și diferiți călători.

¹⁾ În colecția de hărți vechi a D-lui Dr C. I. Istrati se
 află una importantă din 1854, cu titlul:

Post-und Strassen-Charte
 der
 Moldau
 bearbeitet von
 G. Phillippesku Dubeu

Charta Poștală a Moldovei
 după cele mai sigure isvoare
 dreasă de Inginerul Statului
 Slugeriul G. Phillippesku
 litografiată de Parteni 1854.

Așă, în anul 1853, un consul Englez, care a făcut o mulțime de călătorii în țările române, constată că între Galați și Tecuci a găsit singurul drum bun macadamizat din Principate, pe lungime de 20 de mile (aproximativ 37 kilometri). Iarăș un drum bun șoseluit a aflat între Galbini și Roman.

Găsim, pe această hartă, însemnate trei feluri de drumuri: «Chausseen» (3 linii) «Landstrassen» (2 linii) și «Communicationswege» (1 linie).

Chausseen, viitoare căi naturale, sunt: 1. Iași-Vaslui-Bârlad-Tecuci-Galați, cu ramurile Tecuci-Focșani și Tecuci Puțul lui Haret. 2. Iași-Tg. Frumos-Roman-Bacău-Adjud-Focșani. 3. Iași-Botoșani-Mihăileni. 4. Săbăoani-Fălticeni-Cornul Luncei.

Landstrassen, viitoare șosele naționale sau județene, sunt: 1. Iași-Sculeni. 2. Iași-Galați prin Ghermănești, Huși și Fălcu (întrerupere între Huși și Leova). 3. Sculeni-Ghermănești. 4. Iași-Botoșani, prin Larga și Sulița. 5. Iași-Galbini, prin Șendreni și Băsești. 6. Iași-Vaslui-Huși, prin Scânteia și Cordeni. 7. Huși-Bohotin prin Tălăbăești. 8. Botoșani-Suceava, prin Tisăuți. 9. Botoșani-Cernăuți, prin Dorohoi și Mamornița. 10. Botoșani-Săveni. 11. Dorohoi-Mihăileni. 12. Bucecea-Săbăoani, prin Lespezi. 13. Fălticeni-Pășcani. 14. Tg. Frumos-Pășcani la drumul Fălticeni-Săbăoani. 15. Piatra-Roman, prin Bozieni. 16. Roman în drumul Iași-Galbeni. 17. Pădureni (din drumul Iași-Băsești-Galbini)-Bârlad, prin Puești. 18. Bacău în drumul Pădureni-Bârlad. 19. Bacău-Ocna, cu o ramură spre Onești. 20. Onești-Oituz. 21. Ocna-Ghimeș, 22. Bârlad-Fălcu. 23. Bârlad-Foltești. 24. Bârlad-Tulucești prin Drăgușeni. 25. Tecuci-Galați, prin Pechia.

Communicationswege, viitoare șosele vecinale și comunale, sunt o mulțime, legând comunele rurale între ele.

Regulamentul Organic al Țării Românești a conținut și el multe bune dispoziții și reglemente privitoare la drumuri.

Această legiuire constată că «zilele de salahorie» cu ajutorul cărora se dregeau (în chip cu totul primitiv) drumurile naturale, constituiau un isvor nesecat de asuprire pentru cei mai năpăstuiți dintre țărani. Iată cum glăsuște art. 63, (Secția I Desputerniciri sau oboriri) în această privință:

Art. 63. — Cheltuelile satelor se îmulțea, mai cu deosebire întru creștere nemăsurată prin orândueli de salahori, de materialuri și de transporturi, prin facerea podurilor și a feluri de alte clădiri, precum ale poștilor și altele; acest obicei era vecinic isvor de abuzuri și pricina dărăpănării satelor.

Aceste abuzuri se făceau:

«I. Din partea stăpânirii care era silită să
«împovăreze cu acest fel de orândueli jude-
«țele, plășile sau satele, care se aflau cu apro-
«piere de locurile unde cerea trebuința, sau
«pe cei ce aveâ materialurile trebuincioase, și
«sarcina, care putea a fi nesimțitoare, împăr-
«țindu-se deopotrivă pe toată țara, se făcea
«împovărătoare pe un puțin număr de sate.

«II. Din partea unora din slujbași care gă-
«seă printr'acestea mulțime de mijloace de a
«scoate bani, și a săvârși nemărginite răpiri.

«III. Pentru că fiecare sat cislindu-se pen-
«tru plata salahorilor, a transporturilor, a ma-
«terialurilor, sau alte dări ce li se cerea, frun-
«tașii satelor hotărâ prețurile după a lor voință,
«ca să ia o parte pe seama lor, și printr'o
«cislă nedreaptă, făcută numai de dânsii, îm-
«povără pe cei mai săraci cu toată greuta-
tea. Pentru a curmă aceste rele, Reg. Org.
decide:

Art. 63. al. 5: «Orice fel de sarcină și ce-
«rere în natură, sub verce numire va fi, se
«strică și se desputernicează pentru totdeauna.
«La toate întâmplările extraordinare ce se
«vor judecă de către Obșteasca Adunare că
«sunt de neapărată trebuință pentru folosul
«obștii, Stăpânirea, după ce le va întări, va în-
«grijă a se săvârși prin dare de mezat cu pre-
«țuri mai jos. Întâmplându-se să nu se găsească
«voitori de asemenea însărcinări, Stăpânirea
«se va însărcină însuși cu săvârșirea, orân-
«duind comisari pentru aceasta, și cheltuelile
«se vor întâmpină din banii Casei Rezervii,
«orânduși pentru acest fel de cheltueli.

«Când însă nu se vor ajunge acești bani,
 «sau că se vor cheltui în alte trebuințe, atunci,
 «după primirea de voe dela amândouă Cur-
 «țile, se va împărți suma trebuincioasă a ba-
 «nilor pe toți dajnicii, după analoghia taxii ce
 «sunt orânduiți a plăti.

«Cât pentru dregerea și facerea drumurilor
 «celor mari, Domnul, dimpreună cu Obicinuita
 «Obștească Adunare, luând drept temei pre-
 «țul ce s'a urmat în trecuții trei ani, va hotărî
 «plata zilei de lucru și a chiriei carelor, și cu
 «această plată se vor chema să lucreze satele
 «de județul acela unde trebuie să se facă acele
 «drumuri, și dela care ele vor dobândi cel
 «mai mare folos».

De altă parte, la Cap. V Secția II «Pentru
 Mijloacele comunicațiilor» găsim:

«*Art. 163.*—Spre înlesnirea comunicațiilor
 «celor din lăuntru și spre a da comerciului
 «mai multă lucrare, Ministerul trebilor din lă-
 «untru va îngriji a se drege drumurile cele
 «mari, a se ține în bună stare și a se face
 «poduri pe fiecare an, și pe rând, după ce-
 «rerea trebuințelor, și după mijloacele cele
 «în putința Statului.

«*Art. 164.*—Drumurile cele mici care merg

«dintr'un sat într'altul, sau răspund în drumurile cele mari, se vor drege și se vor ține în bună stare de către locuitorii satelor vecine, căci folosul este al lor, pentru că își înlesnesc comunicația dintre dânșii. Obicinuita Obștească Adunare va întocmi chipul cu care sătenii, fără deosebire, se cuvine a se îndeletnici pe rând la aceste lucrări, spre a nu se năpăstui cu verce chip, nici a se cislui între dânșii pentru aceasta».

În sfârșit la Cap. III Secția II «Cheltuelile Statului» se prevede la:

«*Art. 65.* al. 8-lea. Ținerea în bună stare a podurilor și drumurilor din Prințipat 200.000 lei. Se vor întâmpina pe fieșcare an întâmplările cele mai grabnice după mijloacele ce vor rămâne în putința Statului.

«Al. 9-lea.—Suma hotărîtă spre plata datoriei ce au făcut Statul pentru așternerea cu piatră a celor patru mari drumuri din București și ținerea lor în bună stare cu 147.710 lei.

În rezumat:

Drumurile din Țara Românească au fost împărțite în două categorii: drumurile cele mari (naționale și județene de astăzi) și drumurile cele mici (actualele vicinale și comunale)

care merg dintr'un sat într'altul sau răspund în drumurile mari.

Dregerea și ținerea în bună stare a drumurilor din categoria întâia, precum și facerea podurilor au fost lăsate în sarcina Statului, iar construcția și întreținerea drumurilor celor mici au căzut asupra satelor, din vecinătate, care urmau să se folosească de ele.

S'a prevăzut ca mijloace de executare:

1. Pentru drumurile mari, fondurile însemnate în budgetul general al Statului, și anume 200.000 lei (pentru lucrările extraordinare rămânând să se avizeze după putință).

2. Pentru drumurile mici, zile de salahorie cu toate că la art. 63 se stabilise oarecum desființarea acestor zile.

Dispozițiile Regulamentului Organic stabilind numai punctele de căpetenie ale unei legiuiri pentru drumuri, era necesar ca o legiuire ulterioară să hotărească amănuntele aplicării acestor dispozițiuni. Și astfel constatăm că în 13 Mai 1843 se întărește cu Ofisul No. 431 următoarea

«Deslușire a art. 163 și 164 din Regulamentul Organic atingător de lucrul ce este dator tot «săteanul să facă pentru dregerea drumurilor.

«Art. 1. Tot săteanul, fără osebire, va lu-
«crà pentru facerea drumurilor șase zile pe
«tot anul, cu carul și cu boi, sau numai cu
«mâinele, cel ce nu va aveà vite.

«Art. 2. Nu se va puteà depàrtà mai mult
«de trei poștii dela locul locuinței sale.

«Art. 3. Zilele se vor lucrà în cursul anu-
«lui, și nu va rămânea niciodatà rămășițe,
«nici nu se vor țineà în seamă decât numai
«zilele celui din urmă an ce vor fi rămas
«nelucrate.“

Un însemnat folos trase săteanul din această legiuire, căci numărul zilelor a fost precizat, precum și distanța maximă la care putea fi dus la muncă.

Prin Ofisul cu No. 161, Domnul întărește legiuirea din 19 Februarie 1847, care organizează sistematic serviciile însărcinate cu conducerea și controlul lucrărilor publice.

Se dispune alcătuirea Direcției lucrărilor publice în patru despărțiri: I) Despărț. inginerescă pe lângă Departamentul din năuntru. II) Desp. lucrărilor de poduri. III) Desp. de arhitectură. IV. Desp. lucrărilor idraulice.

Despărțirea I va aveà un șef cu științe inginerești; la celelalte despărțiri ajutorul șefu-

lui va trebui să aibă cunoștințele speciale respective.

Despărțirile I, III și IV se vor plăti din casa visteriei, iar a doua (serviciul central, ingineri, conductorii, privighitori etc...) se va plăti din paragraful drumurilor și, după cum glăsuște art 4: «fiindcă sumele paragrafului «drumurilor nu sunt îndestul spre a putea acoperi toate cheltuelile trebuincioase, precum se prevăd printr'această legiuire și pentru că legiuirea din anul 1843 hotărăște ca fiecare sătean să facă șase zile în lucrul drumurilor mărginind a nu se lua ei în mai mare depărtare decât trei poștii, și experiența a dovedit că este peste puțină de a se întrebuița toți lăcuiitorii în lucrul drumurilor, neputându-se începe mai multe puncturi deodată în fiecare secție; pentru aceste cuvinte dar, și spre înlesnirea acoperirii cerutelor cheltueli, se găsește cu cale, ca zilele lăcuiitorilor celor ce se vor afla cu lăcuința într'od depărtare mai mare de trei poștii de puncturile lucrării, *acele zile să se plătească după prețurile legiuite acum*, și se vor legiui în viitor, prin Obșteasca Adunare, pentru clăcașii cu mâinile ...»

Art. 6 prescrie că Departamentul va alcătui program pentru orice lucrare, după care Despărțirea respectivă să alcătuească proiect cu amănunte și devize.

«La întâmplare de un *plan mai serios* sau vreo nedumerire în pricini tehnice» art. 7 prevede un comitet al Direcției lucrărilor publice, care, complectat cu alți ingineri și arhitecți ai Statului (acești din urmă numai consultativi) să ia în cercetare acel plan.

Lucrarea drumurilor se va împărți (art. 10) pentru tot Prințipatul într'un număr de secții, potrivit cu acela al drumurilor ce s'ar putea întreprinde pe fiecare an. În timpul iernii, se va lucra la proiecte.

Art. 11. Fecare secție de drumuri, care va cuprinde mai multe puncturi, se va încredința unui inginer, cu destoinice științe de poduri și drumuri, iar fiecare pânt în parte va avea: un conductor de I-ul clas, un comisar, doi conductori de al doilea clas, opt privighitori și doi scriitori ¹⁾.

¹⁾ S'a anexat la această lege și un Ștat de lefuri, din care extragem, de curiozitate: Leafa Șefului Despărțirii I (cu cunoștințe ingineresti) 1200 lei (444 lei noi); leafa unui inginer de secție 1000 lei (370 lei noi); leafa unui conductor de 1-ul clas 450 lei (167 lei noi); leafa unui conductor

Insfârșit, în dispozițiile art. 12, 13 și 14, relative la conductori, aflăm instituirea unui sâmbure de școală de poduri și sosele, conductorii de al doilea clas urmând în timpul iernii să se adune în Capitală, unde li se vor da cunoștințe teoretice mai întinse, ca «într'acest chip să se deschiză o carieră acelor tineri, încredințându-le după vechime, iar mai vârtos după merit, îndatoririle de conductori de I-ul clas.» De altă parte, amplexiunii a se întrebuiță în lucrările tehnice, se vor luă dintre acei cu diplome sau atestate și care vor reuși la un examen de practică trecut în fața comitetului.

Legiuirea din 22 Noemvrie 1851 a modificat dispozițiunile acestea în modul următor:

— Se desființează cele șase zile de lucru și se înlocuesc prin dări bănești de câte trei lei (vechi) pe an, dela toți proprietarii de moșii, pentru fiecare sătean așezat pe moșiile lor; de câte șase lei (vechi) pe an dela toți locuitorii, fără excepție.

de al 2-a clas 400 lei (148 lei noi); leafa unui privighitor 80 lei (30 lei noi); Personalul unui punct s'a calculat pe numărul de 960 salahori.

— Se înființează o casă a fondului drumurilor, deja prevăzută în legiuirea din 1841, în care să se adune toate sumele privitoare la drumuri, precum suma de 200.000 lei (vechi) prevăzută în budgetul general al Statului, contribuțiile arătate mai sus, rămășițele neîmplinite din plata zilelor de prestație, taxele dela poduri și altele.

— Se înființează o direcție centrală a lucrărilor publice, care nu este decât cea alcătuită prin legiuirea din 1847, cu oarecari schimbări.

— Se întocmește, pe lângă această direcție, o eforie a drumurilor, compusă din cinci membri aleși din clasa marilor proprietari. Această eforie este însărcinată cu prevederea tuturor lucrărilor, cu cercetarea socotelilor și cu controlul general.

— Se stabilește chipul cum se vor executa lucrările prin întreprinderi, darea lor în li-citație, etc...

Se pare că rezultatele aplicării Regulamentului organic n'au fost așa de bune în Muntenia ca acelea căpătate în Moldova, deși cu budgete regulat puse la contribuție și săteni

făcând zile de salahorie, prea adesea mai multe decât datoreau ¹⁾.

Călătorul Englez, care în 1853, găsește, în Moldova, drumuri șoseluite, este foarte nemulțumit de starea drumurilor din Muntenia. El ne spune că între Giurgiu și București nu era drum, ci a trebuit să se țină de urmele lăsate de roate în praf. Cele mai de multe ori, trece prin vaduri, cu mari dificultăți, uneori pe poduri formate din trunchiuri necio-

¹⁾ În cartea sa «România sub principele Bibescu» Aricescu arată că sătenii au lucrat prin abuz, câte 12 și 20 zile pe an (în loc de șase), că s'a dispus de milioane și totuși nu s'a putut căpăta drumuri.

«Un Valaque» în «Coup d'oeil sur l'Administration dela Principauté de Valachie (1849—1853)» pretinde că secțiunea lucrărilor publice a devenit un labirint de abuzuri de tot soiul. Anonimul slăvește noua legiuire a drumurilor (1851) la care locuitorii s'au supus cu bucurie, numai să se înlesnească odată comunicațiile, spre propășirea comerțului. Ce folos însă că Domnitorul (Știrbei) întrebuițează veniturile în cheltueli fără de rost și, nerespectând art. 7 al legiurei noi, ia din fondul drumurilor sume considerabile pentru lucrări străine drumurilor (de pildă pentru teatru).

S'a mai calculat că dela 1842 la 1848 guvernul a avut la dispoziție, pentru lucrările drumurilor, zile de prestații și fonduri budgetare, în valoare de 55.820.000 lei și nu a șoseluit decât 26 kilometri și a executat alte mici lucrări, a căror cost total n'a întrecut suma de 2.300.000 lei.

(*Chainoi. Dernière occupation des Principautés Danubiennes par la Russie.*)

plite. În drumul ce face spre Craiova, ajunge în acest oraş foarte ostenit, cu ideea că nu va uita niciodată drumurile din Valachia şi chipul ciudat de a mânà al surugiilor.

«Este de mirare, adaugă el, cum norii de praf, care acoperă drumurile valahe vara, se convertesc în oceane de nori, când se strică timpul»...»

Adevărul este că pe la 1852—1853 guvernul Țării Româneşti se pune cu tot dinadinsul pe lucru; Vodă Ştirbei cere guvernului francez un inginer, pe care să-l poată însărcina cu organizarea serviciului de poduri şi şosele; inginerul Léon Lalanne, devenit mai târziu un ilustru inspector general, fu desemnat pentru această misiune.

Îndată ce soşi în Muntenia, Lalanne creă o şcoală de poduri şi şosele, puse să se execute şosele, (lui se datoreşte o parte din calea naţională Ploeşti-Predeal, aşezată în regiunea muntoasă, cu o deosebită ştiinţă tehnică) porţiuri la Dunăre şi diferite lucrări de asanare şi de arhitectură ¹⁾.

¹⁾ Multiplă a fost activitatea lui Lalanne. El a mai propus adoptarea sistemului metric în locul vechilor măsuri româneşti.

La sfârșitul anului 1853 capitalul paragrafului drumurilor eră de aproape 7 milioane de lei (vechi); venitul pe fiecare din cei 5 ani următori fu de 3 milioane și ceva de lei (vechi); în total 23 de milioane, din care s'a cheltuit anual, în progresiune crescândă, așa că au rămas a se utiliza 2 milioane în anul 1859.

Foarte interesant este «Budgetul de venitul și cheltuelile drumurilor pe anul 1859» al Ministerului Lucrărilor din Năuntru al Țării Românești; se prevede în acest budget un venit de 5.188.000 de lei ¹⁾ (vechi) și tot pe atâta cheltueli pentru: lucrări începute din

Pe timpul ocupațiunei rusești, el culese asupra legislațiunei vamale și asupra comerțului Principatelor date trebuincioase patriei sale.

Intorcându-se în Franța, el semnală guvernului francez *importanța unei comunicații ce s'ar deschide între Dunăre și Marea Neagră, așa ca Franța să poată întinde mâna Principatelor Dunărene, fără să treacă sub tunurile cetăților dela Reni și Ismail, pe care le ocupau Rușii.*

Lalanne fu însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei propuneri și, în mai puțin de opt luni, deschise deacurmezișul Dobrogei, între «Rassowa și micul port Kustendge» un drum de 63 kilometri.

¹⁾ Provenind din dăjdi, zeciueli, suma anuală de 200.000 lei ce se răspunde din casa Vistieriei, după dispozițiile Reg. Org. și din taxele de poduri clădite cu cheltueala Statului, la care se adaugă 2 milioane din capitalul anilor trecuți.

anii trecuți ¹⁾ (2.462.000) lucrări proiectate²⁾ (1320.000), întreținerea șoselelor (437.000) lei, reparații de drumuri și cheltueli estraordinare (969.000)

Din capitolul «Întreținerea șoselelor sistematice» aflăm că erau deja 262 kilometri de șosele sistematice, ³⁾ cu 111 cantonieri și 7 șefi cantonieri și că se prevede să se aprovizioneze 2.101 stânjeni cubici de pietriș.

Cele cinci milioane de lei vechi (1.850.000 lei noi) prevăzuți, în anul 1859, a fi cheltuiți pentru drumuri sunt departe de cei 200.000 lei vechi (74.000 lei noi) hotărâți de Regulamentul Organic pentru drumuri!

Anexat la «Budgetul pentru esersițiul anului 1861 al Direcțiunei Lucrărilor Publice» (Ministeriul din Intru al Munteniei) aflăm un foarte interesant referat al ministrului G. Costaforu.

¹⁾ Șoseaua drumului Brașov (10.000 stânjeni lungime) șoseaua drumului București-Grurgiu (4000 stânj, lung.), alte diferite bucăți de șosele, apoi clădirea unui număr de poduri (din care cel mai important peste Ialomîța la Țigănești, înființarea din nou a 7 case de cantonieri pe șoseaua București-Ploești etc ...

²⁾ Drumul Giurgiu 10000 stânjeni (a se săvârși în 3 ani) drumul București spre Pitești (11.000 stânj. a se săvârși în 2 ani) și câteva poduri.

³⁾ Repartisate la 3 ocoale.

«Ocupându-mă, zice Costaforu, de starea
«actuală a lucrărilor publice, mai cu osebire
«în ceea ce privește proiectarea și executarea
«șoselelor, găsesc un viciu în modul de lu-
«crări risipite și fără vreo legătură între dâ-
«sele.» Enumără apoi neajunsurile acestui
chip de a lucra:

1) Executarea șoselelor în modul după care
«s'a urmat de a se face petice, mai în toată
«întinderea Țărei, absoarbe un număr însem-
«nător de funcționari, care trage după sinele
«cheltueli covârșitoare...

«2) Părțile săvârșite, fiind bucăți de o mică
«întindere, au cu toate acestea trebuință de
«privighere cu un personal numeros.

«3) Bucățile de șosele săvârșite, fiind în-
«trerupte prin mari spațuri de drumuri ne-
«practicabile, nu aduc decât prea puțină u-
«șurare comunicațiunii și transporturilor. Răul
«dar urmează a se stârpi, adoptându-se sis-
«tema de continuitate a uneia sau mai multor
«șosele, conform mijloacelor disponibile, și
«care s'ar începe deodată și s'ar lucra fără
«întrerupere.»

Ministrul arată «țesătura» ce ar trebui a
se adopta. Așa: capitala să fie legată cu toate

orașele districtuale prin șosele sistematice, în lung și curmezișul țării, cu deosebire calea dela T.-Severin prin București la Buzău, pe care se află petice săvârșite; asemenea urmează a se complectă calea Giurgiu-București-Ploești-otarul Predeal (rămăsese distanța dela Ploești la Breaza, cam două poștii și jumătate de lucrat). Trebuiește încă să se lege: portul Oltenița cu capitala, Câmpulungul cu granița Austriei și cu capitala, prin Pitești (studiile s'au început, unele proecte sunt puse în licitație); Târgoviștea cu capitala prin Titu; Târgu-Jiului direct cu T.-Severin sau printr'o «înramurire» cu șoseaua dintre T.-Severin și Craiova; Craiova cu Bechet sau Calafat; R.-Vâlcea cu capitala și Craiova, prin Pitești; Caracălul cu capitala și Craiova, prin Slatina; T.-Măgurele cu capitala, prin Alexandria sau prin noul oraș Buzescu; Călărași cu capitala, printr'o înramurire la poșta Negoești, care se află în apropiere de Oltenița.

«Pentru Brăila, având odată făcută șoseaua «dela București la Buzău, prin Ploești și dela «Buzău la Focșani în proiectare, nu rămâne «decât a se face o șosea dela Buzău la Brăila «printr'o linie mai dreaptă și economică, spre

«a se putea legă acest oraş comercial şi port
«însemnat cu oraşele Buzău, Ploeşti şi cu
«capitala.

«Către acestea portul Brăila se va legă cu
«portul Galaţi, printr'o şosea ce se va face
«pe marginea Dunării, mai ridicată decât creş-
«terea apelor ordinare, care şosea, pe lângă
«apărarea Domeniului Statului de vărsarea
«anuală a apelor Dunărei, ce pricinueşte o
«însemnătoare pagubă Statului, va avea un
«avantagiu şi mai mare de a legă ambele porturi
«Brăila şi Galaţii cu Iaşii şi Bucureştii, Foc-
«şanii, Buzău, şi Ploeştii».

Mai departe Costaforu adaugă:

Determinându-se ţesătura şoselelor princi-
pale ale Statului, care ţesătură este bazată
pe fireasca situaţiune a deosebitelor puncte
de comunicaţiune ale ţării, pe importanţa ora-
şelor de căpetenie şi a porturilor, pe direc-
ţiunea drumurilor postale, pe cele mai neme-
rite calcule de economie şi practicibilitate, pre-
cum şi pe voturile şi dorinţele exprimate în
sânul Onor. Camere legislative, suntem datori
a ne preocupă de mijloacele unei grabnice
realizări, căci astăzi nu mai rămâne cea mai
mică îndoială, că toate celelalte trebuinţe şi

nevoi ale deosebitelor ramuri de serviciiuri nu se pot satisface pe deplin mai înainte de a se *ridică deasupra țării această osândă a timpilor trecuți și obșteasca calamitate*, care ține în loc agricultura, comerțul, industria, relațiunile sociale și orice progres . . . »

Concluzie:

«Legământul orașelor districtuale cu capitala, prin șosele și în rânduiala expusă, trage după sine șoseluirea a 80 poștii ¹⁾ din care sunt terminate și date în circulațiune numai pe unele din aceste linii ca la 16 poștii ²⁾. iar de făcut 64 poștii».

Arată, în sfârșit, că sunt a se pune în lucrare 12 poștii și încă 4 poștii prin «corpul de saperi care se organizează acum». Speră să aibă la finitul anului 1861 terminate 16 poștii de terasment, oșebit de cele ce se află astăzi în drum de executare».

La capitolul Material § Petrișul necesar pentru întreținerea șoselelor după lungimea și frecuența pe dânsle, aflăm următoarele:

¹⁾ Aproximativ 1280 kilometri.

²⁾ Aproximativ 256 kilometri.

Recapitulațiune.

	Distanța		
I. Drumul dela T.-Severin		Roaderea pe	}
la Focșani	70.058 stj.	deget. Inge-	
II. Drumul dela Predeal		neral 1	
la Giurgiu	33.738 »	numai dela	
III. Drumul București-		București la	
Oltenița	4.212 »	Băneasa 2	
IV. Diferite puncte . .	41.686 »	iar împrejurul	
	156.686 »	Capitalei 1 ¹ / ₂	

(Așa dar 309 kilometri de drumuri șoseluite în Muntenia).

Incheiând cu anul 1861, constatăm că *acum 50 de ani* s'a găsit un ministru, care, dorind «*ridicarea deasupra țării a acestei osânde a timpilor trecuți și a obstestei calamități care ține în loc orice progres*» adică, în termeni mai puțin frumoși, lipsa de drumuri, și-a dat socoteală de chipul defectuos în care se executau șoselele, a preconizat cnntinuitatea în lucrarea drumurilor și, minunat de prevăzător, a schițat rețeaua (țesătura) căilor de comunicație din Muntenia, în lungime totală de 1.280 kilometri, (apropiindu-se foarte mult de adevăr, căci aceste căi zise naționale sunt astăzi în lungime totală de 1.614 kilometri pentru Muntenia).

In anul 1862, unindu-se ministerele din am-

bele Principate, dela această dată istoricul drumurilor este acelaș pentru toată țara ¹⁾).

În acestaș an, prin decretul domnesc No. 606, din 5 Aug. 1862, s'a instituit 12 *Circumscripțiuni*, însărcinate cu lucrările și întreținerea podurilor și șoselelor din țară ²⁾

¹⁾ În acest an 1862, Direcția Lucrărilor Publice din Țara Românească s'a contopit cu Ministerul Lucrărilor Publice din Moldova, sub denumirea de : Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Lucrărilor Publice.

Acest Minister cuprindea trei Divizii din care: 1. Divizia I eră însărcinată cu construcția și întreținerea drumurilor de orice categorie și lucrărilor privitoare la construcția căilor ferate, iar Consiliul Lucrărilor publice eră însărcinat cu examinarea proiectelor de lucrări de orice natură, cu inspectarea lucrărilor pe teren, cu verificarea recepțiilor și în fine trebuie să-și dea avizul asupra tuturor chestiunilor tehnice și administrative, ce-i erau puse în desbatere de Minister.

Acest Minister a funcționat astfel până la anul 1865, când s'a desființat, trecându-se toate lucrările la Ministerul de Interne. În anul 1866 însă a fost reînființat și a urmat până în 1883, când s'a creat Ministerul Agriculturii, Comerțului, Industriei și Domeniilor Statului, lăsându-se Ministerul de Lucrări Publice numai cu construcția drumurilor și a căilor ferate și cu lucrările porturilor.

²⁾ Circ. I. Gorj și Mehedinți cu reședința în T. Severin

› II. Dolj, Romanați, Vâlcea › Craiova

› III. Muscel, Arges, Dâm-

bovița › Pitești

› IV. Teleorman, Olt . . . › Slatina

› V. Vlașca, Ilfov, Ialomița › București

› VI. Prahova, Buzău, R. Sărat › Buzău

În urma înființării, în 1864, a legii contabilității generale a Statului și aplicarea ei, toate veniturile s'au centralizat la Ministerul de Finanțe și cheltuelile pentru fiecare Minister s'au hotărât prin budget. Cu chipul acesta, construcțiunea drumurilor dela 1 Ianuarie 1865 până la 1868 a urmat să se facă numai cu fondurile prevăzute în budgetul general al Statului.

Se poate zice, cu drept cuvânt, că lucrarea drumurilor a luat desvoltare mai deosebită din anul 1863 ¹⁾ (potrivit și cu mijloacele

- | | |
|--|------------|
| Circ VII. Brăila, Covurlui, Tecuci cu reședința în Galați | |
| » VIII. Cahul, Ismail, Fălciu și partea din jos de cotul Morei | » Ismail |
| » IX. Vaslui, Tutova, Fălciu și partea de sus de cotul Morei | » Iași |
| » X. Roman. Bacău, Putna | » Bacău |
| » XI. Suceava, Neamțu, Iași | » Iași |
| » XII. Botoșani, Dorohoi | » Botoșani |

¹⁾ În anul 1864 s'a început și construcția a 22 poduri mari, lucrare contractată cu compania Barklay, cu condiția de a întreține aceste poduri în curs de zece ani. Până în anul 1887 ele au fost definitiv primite de Stat. Fiind construite în chip primitiv (cel mai mare defect: insuficiența fundațiilor) câteva din ele au fost distruse de viiturile apelor și pe cele mai multe Statul a trebuit să le repare și consolideze. Anuitățile plătite concesionarilor s'au urcat la suma totală de 23 milioane de lei.

restrânse de care dispunea Statul). Această dezvoltare, până la aplicarea primei legi pentru drumuri (1868), se oglindește în următoarele cifre:

In anul 1863 erau drumuri șoseluite	775 Km.
» 1864	» » 944
» 1865	» » 1.009
» 1866	» » 1.068
» 1867	» » 1.095

Rezultă că:

Dela 1833-1863, într'un interval de 30 de ani, s'a executat 775 kilometri, adică, în medie, 25 kilometri pe an.

Dela 1863-1867, într'un interval de 5 ani, s'a executat 320 kil. adică, în medie, 64 kil. anual.

Nu este fără de interes să cunoaștem, în lineamente generale, situația Ministeriului Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, precum și starea drumurilor în anul 1866, la avinimentul Domnitorului Carol I. Budgetul acestui Minister pentru anul 1866, foarte serios studiat, este întovărășit de un documentat referat al d-lui ministru D. Sturdza.

Aflăm din acel referat că:

Lungimea șoselelor în circulație eră de

1050 ¹⁾ de kilometri., întreținuți de 644 cantonieri, cerând o plată totală de 263.470 lei, ²⁾ revenind 1 kl, 630 m. de întreținere de fiecare cantonier și kilometrul de șosea costând, în medie, 250 lei.

Materialul trebuitor necesită pentru 146.544 metri cubi o cheltuială de 1.049.098 lei, adică 1.000 lei pe kilometru.

Întreținerea unui kilometru de șosea a costat dar în 1866, în total, suma de 1.250 lei.

Un anexat Tablou comparativ de șoselele ce erau în esecutare, cu lungimea lor, costul și sumele cheltuite, ne arată că:

Erau în esecutare 362 kilometri, costând, după contracte, 10 milioane de lei, din care se cheltuiseră 4 milioane până la finele anului 1865, s'a prevăzut a se cheltui în anul 1866 două milioane și jumătate de lei, rămânând a se mai cheltui, în anii viitori, trei milioane și jumătate. Prețul mediu al construcțiunii

¹⁾ Plus 18 Kil. crâmpene, în genere pavate, din care în interiorul Capitalei: din centru la bariera Moși, bariera Moși la Colentina, din centru la bariera Mogoșonia etc.

²⁾ Pentru toate aceste cifre, am transformat lei vechi în lei noi.

acestor drumuri a revenit la 28.500 lei pe kilometru.

Să adăogăm că administrația acestui minister, în anul 1866, era împărțită în trei diviziuni și anume:

Div. I. Poduri, Șosele și Căi ferate.

Div. II. Agricultură Comerțiu, Arhitectură, Personal și Material.

Div. III. Contabilitate.

Serviciul de Poduri și Șosele cuprindea Consiliul tehnic (cu un inspector Cl. I, un inspector cl. II și un inginer-șef cl. I), corpul tehnic exterior de ingineri (cu trei ingineri-șefi cl. I, patru ingineri-șefi cl. II, trei ingineri ordinari cl. I, un inginer ordinar cl. II, șapte ingineri ordinari cl. III, treisprezece conducători cl. I, unsprezece conducători cl. II, douăzeci conducători cl. III, repartisați la trei divizii esteriore.)

În 1867, un an înainte de punerea în aplicare a legii pentru drumuri din 1868, iată cum se prezinta România, în ceea ce privește șoselele, față cu celelalte țări ale Europei:

Numele Țărilor	Kilometrii de drumuri șo- seluite	Suprafața țărilor în kilo- metri pătrați	Numărul de km. de dr. șoseluite la 1000 km. pat.	Numărul locuitorilor	Numărul de km. de drum șoseluite la 1000 de locuitori
Franța . . .	323400	528876	613	38218903	8,500
Austria (de sus) . . .	87859	300232	294	23835261	3,730
Belgia . . .	24490	29455	830	5974743	4,140
Spania . . .	16501	507045	32	17545160	0,940
Marea Bri- tanie și Ir- landa . . .	209500	314628	669	35245483	5,970
Rusia . . .	112416	22430004	5	112934592	0,990
România . .	1095	122996	8	4154000	0,263

III.

PERIOADA ACTUALĂ

III.

PERIOADA ACTUALĂ

(dela legea pentru drumuri 1858, până în zilele noastre)

În anul 1868, fiind Ministru al Lucrărilor Publice Panait Donici, s'a promulgat, prin decretul No. 527, prima lege pentru drumuri în România, din 30 Martie 1868, care a dăinuit până în anul 1906, când s'a pus în aplicare a doua lege pentru drumuri, Ministru fiind domnul Ion C. Grădișteanu.

Dispozițiile principale ale legii din 1868 au fost următoarele:

Toate drumurile se împart în patru categorii: *a)* Drumuri sau căi naționale; *b)* Drumuri județene; *c)* Drumuri vicinale; *d)* Drumuri comunale și strade în orașe. (Art. I).

Art. 7 statornicește lărgimea totală a fiecăruia fel de drum (26 metri pentru drumuri naționale, 20 pentru drumuri județene, 15 pentru drumuri vicinale, iar lărgimea drumu-

rilor comunale se va hotărî de către autoritatea locală competentă, fără să poată fi mai mică decât 10 metri).

Art. 10 hotărăște modalitățile pentru clasarea și declasarea acestor diferite drumuri. (prin lege pentru cele naționale și județene, prin ordonanță domnească, asupra avizului consiliului județean pentru cele vicinale; pentru drumurile și stradele din comunele urbane de consiliul comunelor, fără altă autorizare, iar pentru cele din comune rurale, prin ordonanța comitetului permanent, asupra propunerii consiliului respectiv).

Construcția și întreținerea căilor naționale se fac de către Stat, cu fondurile alocate în budgetul general (Art. 14 și 19).

Construcția unui drum județean se va întreprinde în virtutea unei ordonanțe domnești, dată asupra raportului Ministerului lucrărilor publice, în urmarea încheierii consiliilor județene interesate, care vor propune și resursele trebuitoare (Art. 15).

Întreținerea drumurilor județene se va face cu resursele județului, ce se vor hotărî, în fiecare an, de consiliul județean. (Art. 20).

Construcția și întreținerea drumurilor vici-

nale și comunale se va face cu resursele comunale: mijloacele bănești acordate prin legi, cât și prestațiuni în natură. (Art. 22).

Intreprinderea construcției drumurilor vicinale și comunale se va face după hotărârea consiliilor comunelor interesate și aprobarea consiliului județean, sau, în intervalul sesiunilor, a comitetului permanent, cu drept de revizuire a consiliului județean la cea d'întâiu a sa sesiune. (Art. 23).

Printr'o serie de articole din Capitolul IV se stabilește mijloacele pentru construcțiunea și întreținerea drumurilor județene, vicinale și comunale:

Orice locuitor domiciliat de cel puțin șase luni în comunele rurale, fără deosebire de clasă sau protecțiune, valid, în vârstă dela 20 până la 60 de ani, supus la darea uneia sau mai multor contribuțiuni directe, va putea fi chemat a da, pe fiecare an, până la trei zile de lucru, pentru construcția și întreținerea drumurilor vicinale și comunale. (Art. 26).

Locuitorii din comunele urbane vor putea răspunde în bani valoarea acestor trei zile, prețuită de consiliul comunal. (Art. 27).

Pentru construcția și întreținerea drumuri-

lor județene, consiliile județene pot cere dela fiecare locuitor din județ o dare anuală de maximum trei zile de lucru. In comunele urbane această dare va fi în bani. Dar locuitorii din comunele rurale vor putea să se scutească de această dare în natură, plătind prețul ei în bani. La caz când va face prestațiunea în natură, locuitorul nu va putea fi chemat a lucra la drum în o depărtare mai mare de 20 de kilometri dela domiciliul său. (Art. 28).

Zilele de lucru se vor face de locuitorii fără vite numai cu mâinile, iar lucrătorii care nu sunt în categoria pălmașilor vor face aceste zile cu trăsura, însă niciodată cu mai mult decât cu două vite. (Art. 29).

Locuitori din comunele urbane vor răspunde în bani valoarea corespunzătoare zilelor de lucru în modul următor:

Acei ce plătesc către Stat o dare până la maximum de 48 lei vechi¹⁾, vor fi asimilați cu locuitorii pălmași; acei ce plătesc către Stat o dare mai mare decât cifra de 48 lei vechi, vor fi asimilați cu locuitorii ce posed vite. (Art. 30).

¹⁾ Adică lei noi 17, bani 75.

Fiecare locuitor poate trimete în locul său un alt lucrător plătit cu speșele sale. (Art. 34).

Celelalte articole ale Capitolului IV sunt relative la înscrierea zilelor, la formalitățile de îndeplinit pentru fixarea drumurilor de lucrat, la scoaterea oamenilor la lucru, la penalitățile de aplicat neurmătorilor îndatorirei lor și alte amănunte referitoare.

Capitolul V se ocupă de proiectarea și supravegherea executărei și întreținerii drumurilor.

Aceștea vor fi pentru căile naționale în sarcina agenților Ministerului lucrărilor publice plătiți din buget; pentru drumurile județene se vor face de persoanele tehnice numite și plătite de consiliile județene, cu autorizarea Ministerului. Proiectele lucrărilor pe drumurile județene vor fi mai întâiu examinate și aprobate de Minister. (Art. 41, 42, 43).

Proiectarea, construcția și întreținerea drumurilor vicinale și comunale se va face de către respectivii primari (întru cât nu ar avea pentru această agenți speciali) însă sub supravegherea inginerilor și altor însărcinați ai consiliilor județene. (Art. 44).

Această lege a fost modificată și complec-

tată prin câteva legi ulterioare ale căror principale dispozițiuni le dăm aci succesiv.

Prin legea din 18 Martie 1872, s'a stabilit că:

Locuitorii comunelor urbane, îndatorați, după art. 27 din legea drumurilor, a plăti valoarea zilelor de lucru în bani, precum și locuitorii comunelor rurale, cari după art. 28, au și ei facultatea de a plăti asemenea zile în bani, vor desface această datorie cel mai târziu până la 1 Mai al fiecărui an. (Art. 1).

Lucrătorii cari, fiind în o depărtare mai mare de 20 kilometri de punctele lucrărilor, nu vor putea fi luați la alte lucrări în limitele acestei distanțe vor face zilele județene în lucrări de șosele comunale sau vicinale și viceversa, dacă nu le vor plăti în bani conform art. 28.

Locuitorii comunelor urbane și rurale, asupra cărora, din diferite împrejurări, plata zilelor de prestațirne s'a grămădit din an în an, vor răfuți plata acestor zile în rate anuale împărțite pe trei ani.

Prin jurnalul No. 1, din 1 Maiu 1876, Consiliul de Miniștri a încuviințat propunerea d-lui

Man. C. Epureanu, Ministru de Lucrări Publice, de a reveni la legislația din 1851, prezentând un proiect de lege, prin care prestațiunile de zile județene să se suprimă cu totul, înlocuindu-se prin o dare bănească fixă.

Deocamdată, prin acel Jurnal, luându-se în considerație neajunsurile pe cari le întâmpinase agricultura în anul acela, se admise a se suspenda orice lucrare de șosele, în primăvara anului 1876.

Conform angajamentului luat, Ministrul lucrărilor publice, prezintă Adunării Deputaților, în Iunie 1876, un proiect de lege, prin care se stabilește transformarea celor trei zile județene într'o dare bănească și menținerea zilelor pentru drumuri vicinale și comunale, ca un rău ce nu se poate înlătura.

Din diferite împrejurări acest proiect nu s'a luat în desbatere.

Prin legea din 5 Aprilie 1880 s'a stabilit că zilele de prestație prevăzute la art. 26 al legii din 1868 pentru lucrarea drumurilor vicinale și comunale, se vor putea întrebuința la lucrări de apărare contra inundațiilor, la

rectificări de cursuri de râuri, precum și la scurgeri de bălți, drenaje, irigațiuni.

Legea din 25 Iunie 1881 desființează cele trei zile de prestație județene. În locul acestor zile, consiliile județene sunt autorizate a percepe până la două zecimi adiționale asupra foncierei, patentei și licenței.

Cele trei zile pentru drumurile comunale și vicinale se mențin: însă întrebuințarea lor în natură nu se va putea face decât numai în raza comunei din care face parte locuitorul chemat la lucru.

Legea din 27 Maiu 1882 hotărăște că drumurile care leagă stațiunile căilor ferate cu orașele și comunele rurale fac parte din șoselele comunale și se vor construi de comunele respective.

De altă parte, se statornicește că zilele de prestație ce vor prisosi peste necesitățile de construcție și întreținere a drumurilor comunale și vicinale se vor afecta la întreținerea drumurilor județene deja construite, pe cât vor traversa raza administrativă a comunei, iar în cazuri excepționale se poate întrebu-

ință până la o treime din aceste zile, pentru reparațiuni urgente a unor asemenea drumuri.

În fine, legea din 10 Iunie 1886 modifică și completează legea drumurilor din 1868 prin următoarele dispoziții:

Se sporește numărul zilelor de prestație pentru drumurile vicinale și comunale de la trei la cinci.

Se mai stabilește că:

Locuitorii din comunele rurale vor executa acest lucru cu brațele, de nu au vite de jug sau de ham.

Cei cu vite trăgătoare vor face aceste zile cu vitele ce au (cu carul cu două, patru sau șase vite).

Zilele de prestație comunale sau vicinale vor putea fi întrebuințate și la întreținerea șoselelor județene ce străbat teritoriul comunei.

Sunt scutiți de prestație: Preoții și monahii de orice rit; Învățătorii; oamenii infirmi, fără mijloace și recunoscuți în genere că nu pot munci.

Intr'un articol adițional, această lege hotărăște că inginerii și conductorii județelor vor fi numiți de Ministerul lucrărilor publice și

retribuiți de județe. Toate proiectele de traseuri de noi șosele și de lucrări noi de artă, dela două mii de lei, în sus vor fi supuse aprobării Ministerului.

O clasificare definitivă pentru drumurile naționale și județene votată de ambele corpuri legiuitoare nu a existat. Clasificarea votată de Adunarea Deputaților, în urma înființării legii drumurilor din 1868, a fost modificată de Senat și înaintată Adunării Deputaților, de care n'a fost votată.

Această clasificare provizorie a căilor naționale a dăinuit, cu câteva modificări și completări, până la punerea în aplicare a legii din anul 1906 ¹⁾.

¹⁾ Iată cum ființă această clasificare, pentru căile naționale, la începutul anului în care s'a pus în aplicare legea I. Grădișteanu (1906): Calea Națională No. 1. București-Iași.—C. N. No. 2. București-Vârciorova.—C. N. No. 3. București-Predeal, cu varianta No. 3 bis. Băneasa-Herăstrău-Bordei.—C. N. No. 4. București-Giurgiu.—C. N. No. 5. Galați-Prut.—C. N. No. 6. București-Călărași (nestudiată, neexecutată).—C. N. No. 7. București-Alexandria.—C. N. No. 8. Filiași-Tg. Jiu-Frontieră.—C. N. No. 9. Șușița-Mihăileni.—C. N. No. 10. Iași-Tg.-Frumos.—C. N. No. 11. Săbăoani-Fălticeni-București.—C. N. No. 12 și 31. Iași-Chiperești-Țuțora.—C. N. No. 13. Tecuci-Galați.—C. N. No. 14. Adjud-Oituz.—C. N. No. 15. Bacău-Piatra-Prisăcani.—C. N. No. 16. Ploești-Buzău.—C. N. No. 17. Fundata-Târgoviște-Izvor.—C. N. No. 18.

Un fapt însemnat, relativ la clasificarea drumurilor, a fost acela al unei noi denumiri, ce s'a dat unora din căile județene.

Județele nedispunând de mijloace îndestulătoare pentru șoseluirea unor căi, zise județene, dar de un interes general, s'a recurs la o măsură excepțională.

Șoseluirea propriu zisă (terasmente, împe-truire) s'a hotărât a se face de județe, cu zile de prestație, iar lucrările de artă (poduri, etc.), al căror cost este mai însemnat, de Stat, rămânând ca după terminarea lucrărilor, Statul

Pitești-Câmpulung-Frontieră.—C. N. No. 19. Pitești-Curtea-de-Argeș.—C. N. No. 20. Craiova-Bechet.—C. N. No. 21. Râul Vadului-Izlaz.—C. N. No. 22. Râureni-Saline.—C. N. No. 23. Câmpina-Telega.—C. N. No. 24. Bueov-Slănic (lăsată în sarcina județului Prahova)—C. N. No. 25. Onești-Tg.-Ocna.—C. N. No. 26. Bacău-Onești.—C. N. No. 27, Cucureni-Dorohoi (lăsată în sarcina județului Dorohoi) C. N. No. 28. Fălticeni-Cornul Luncei (frontieră).—C. N. No. 29. Cristești-Neamțu.—C. N. No. 30. Iași-Sculeni.—C. N. No. 31. Vaslui-Huși.—C. N. No. 32. Jurul Capitalei.—C. N. No. 33. Jurul Iașilor.—C. N. No. 34. Tulcea-Isaccea-Măcin-Ghețet.—C. N. No. 35. Tulcea-Constanța.

Pe lângă aceste căi naționale numerotate, mai erau căi sau porțiuni de căi construite mai recent, precum: Constanța-Mangalia, Drăgășani-Podul Oltul-Poganul, Boișoara-Câineni. Broasca mică-Hartag, Cornul Luncei-Broșteni-Dorna.

să ia în sarcina sa întreținerea. Acestor căi s'a dat numele de căi mixte ¹⁾.

Această lege a drumurilor din 1868, care a devenit câțiva ani în urmă improprie, prin transformarea condițiilor generale ale țării noastre, a constituit, în momentul înființării și a primelor sale aplicațiuni, un imens progres; oricare vor fi fost imperfecțiunile pe care aplicarea ei le-a arătat, nu se poate nega că dela ea datează în realitate stabilirea drumurilor noastre și probabil că într'o țară cu moravuri ceva mai occidentale ar fi dat roade încă și mai bune.

Iată câteva cifre, arătând progresiunea în lucrarea drumurilor, în intervalul de 38 de ani care a separat legea drumurilor din 1868 de cea din 1906.

La anul 1870 au fost șoseluiți kilometri de căi naționale și șosele județene . . . 1800

La anul 1876 au fost șoseluiți kilo-

¹⁾ Iată câteva mai însemnate din aceste căi mixte: Bu-huși-Piatra-Prisăeani; Adjud-Onești-Grozești; parte din șoseaua Bacău-Onești; Onești-Târgu Ocna; Câmpina Doftana; Pitești-Curtea de Argeș-R.-Vâlcea; părți din șoselele: București-Alexandria-T.-Măgurele, București-Urziceni-Buzău, Târgoviște-Petroșița, Pitești-Câmpulung-frontieră, Craiova-Bechet, Râul Vadului-Corabia.

metri de căi naționale și șosele jude-	
tene, vicinale și comunale	5.165
La anul 1880, idem	7.884
La anul 1887, idem	12.931
La anul 1897, idem	24.043
La anul 1900, idem	24.823
La anul 1905, idem	26.426

Dacă, luând de pildă anul 1900, raportăm numărul de kilometri șoseluiți la suprafața țării și la numărul de locuitori, găsim:

Kilometri de drumuri șoseluiți 4,137 la 1.000 locuitori.	
Idem	188,982 la 1.000 kilometri pătrați, pe când în 1867 cifrele respective erau 0,263 și 8 ¹⁾ .

¹⁾ In ceea ce privește construcția și întreținerea Căilor Naționale, împărțirea Țării în Circumscripții a suferit schimbări din anul 1862 (când s'au fixat 12 Circumscripții) până în anul 1908:

Prin decretul Domnesc No. 1.537 din 27 August 1873 cele 12 Circumscripții anterioare s'au redus la 10 și adică: Circ. I. Mehedinți, Dolj, Gorj; Circ. II. Vâlcea, Teleorman, Olt, Romanați; Circ. III. Argeș, Mușcel, Dâmbovița; Circ. IV. Vlașca, Ilfov, Prahova; Circ. V. Buzău, R.-Sărat, Brăila, Ialomița; Circ. VI. Covurlui, Cahul, Belgrad, Ismail. Circ. VII. Bacău, Tecuci, Putna; Circ. VIII. Vaslui, Tutova, Fălciu; Circ. IX. Suceava, Neamțu, Roman; Circ. X. Iași, Botoșani, Dorohoi.

După retrocedarea Basarabiei, Circ. VI. a rămas numai

Dacă în ceace privește cantitatea aceste rezultate vor fi fost oarecum satisfăcătoare, ele au lăsat mult de dorit în ceace privește calitatea; starea drumurilor (exceptându-se căile naționale, bine construite și bine întreținute) n'a corespuns cheltuelilor făcute. Starea aceasta proastă a drumurilor s'a datorit multor cauze, printre care semnalăm:

Procedarea neștiințifică de a așterne tot soiul de piatră și pietrișuri, fără de a fi în-

cu Covurluiul. In acelaș timp, anexându-se Dobrogea, s'a format, prin Decizia Ministerială No. 16.623 din 1878, o nouă Circumscripție sub numele de Dobrogea. Apoi, prin Decretul Regal No. 2.472 din 13 Octomvrie 1880, s'a desființat Circ. VI, alipindu-se această Circ. la a VII, care s'a numit Circ. a VI-a și a VII-a.

Prin Decretul Regal No. 2.947 din 2 Noemvrie 1889, s'a constituit cele 10 Circumscripții care au dăinuit până în 1908, și adică: Circ. I. Mehedinți, Gorj, Dolj (Reședința T.-Severin); Circ. II. Vâlcea, Teleorman, Olt, Romanați (Reședința Slatina); Circ. III. Argeș, Mușcel, Dâmbovița (Reședința Pitești); Circ. IV. Vlașca, Ilfov, Prahova (Președința București); Circ. V. Buzău, R.-Sărat, Brăila, Ialomița (Reședința Buzău); Circ. VI. Constanța, Tulcea (Reședința Constanța); Circ. VII. Putna, Covurlui, Bacău, Tecuci (Reședința Bacău); Circ. VIII. Vaslui, Tutova, Fălciu (Reședința Vaslui); Circ. IX. Suceava, Neamțu, Roman (Reședința Piatra); Circ. X. Iași, Botoșani, Dorohoi (Reședința Iași).

In sfârșit, prin Decretul Regal No. 1.749 din 30 Mai 1908, cele 10 Circumscripții de poduri și șosele au fost desființate.

treprins vreodată un studiu amănunțit comparativ al pietrelor și pietrișurilor ce posedă țara noastră, după care studiu s'ar fi utilizat aceste materiale conform cu valorile lor.

Faptul că nu s'a făcut recenseminte ale circulațiunei, ale căror cifre ar fi orientat, pentru calcularea adevăratului quantum de material necesar fiecăruia drum.

Apoi unele lipsuri sau neajunsuri ale legii din 1868, defecte dovedite printr'o practică de peste treizeci de ani.

Aceste defecte au fost:

I) Insuficiența personalului tehnic de care dispuneà județele.

Erau două servicii tehnice suprapuse, unul al Statului (căile naționale) și altul al județelor, fără nici o legătură între ele, acest din urmă având o poziție mai puțin sigură și dar recrutat din elemente inferioare.

II) Lipsa de mijloace sau reaua întrebuințare a mijloacelor de care dispuneau județele pentru lucrarea drumurilor.

Intre alte nechibzuinți, se întâmplà la unele județe ca procentul din budget pentru plata personalului să atingă cifra de 87%!

De altă parte, de nepovestit este chipul

defectuos cu care se aplică sistemul lucrării drumurilor cu zile de prestație. Se petreceau cele mai mari și variate nereguli ¹⁾.

III) Lipsa de control și de sancțiuni.

Personalul tehnic al județelor, adeseori slab, nu era supus unui control serios în ceea ce privea proiectarea și executarea lucrărilor. Lucrările la județe erau executate mai rău și în același timp foarte costisitoare.

Recunoscându-se necesitatea de a se schimba legea drumurilor din 1868, diferiți titulari ai Ministerului Lucrărilor Publice, dela 1894 încoace, au studiat, pe rând, modificările ce trebuiau aduse acestei legi. Proiectele de legi pentru drumuri studiate până în 1906 au fost acelea ale domnilor C. Olănescu, I. I. C. Brătianu și Dr. C. I. Istrati. Cele două dintâiu au și fost prezentate Adunării Deputaților,

¹⁾ Din ordinul Ministerului s'au făcut, în anul 1898, mai multe anchete, în diferite județe, relativ la zilele de prestație. S'a constatat că cel puțin 30% din aceste zile se perdeau, că înscrierile se făceau, din negligență, ori intenționat, greșit, că se întrebuițau zilele la alte lucrări decât pentru șosele etc.

Eu însumi, însărcinat, în același an, a culege din unele comune din Valea Prahovei (în județul Prahova) date statistice cu privire la înscrierea și întrebuițarea zilelor de prestație, am fost îngrozit de risipa și jaful ce am constatat.

dar, din diferite împrejurări, nu s'au putut transformă în legi. Este interesant să le luăm aci în revistă, examinându-le, pe scurt, economia.

Dispozițiunile principale din proiectul de lege al d-lui C. Olănescu erau următoarele:

Drumurile împărțite în două categorii. 1. Căi de mare comunicațiune (așa zisele șosele naționale și județene).

2. Căi de mică comunicațiune (așa zisele șosele vicinale și comunale).

Lărgimea totală a drumurilor redusă la 17 metri (dr. de mare comunic.) și 10 metri (dr. de mică com.).

Mijloacele pentru executarea și întreținerea lucrărilor:

I. Pentru drum. de mare comunic. o dare în bani, (3 zecimi la contribuțiunile directe) cu excluderea vechiului sistem al prestațiunilor în natură, care a dat slabe rezultate la drumurile județene și nu a permis executarea și întreținerea lucrărilor de artă. În plus de această dare, sumele înscrise în fiecare an în bugetul Statului.

2. Pentru drum. de mică comunic. sistemul unit al unei dări în bani (valoarea unei zile de lucru) alături cu prestația în natură (2 zile);

sistem admisibil, pe de o parte pentru a nu încărcă pe contribuabilul sărac cu dările obligatorii în bani, și pe de altă parte pentru că munca în natură fiindu-i cerută săteanului la șoselele din vatra lui, sau dintr'o apropiată împrejurime, șosele de care el cel d'întâiu are nevoie și de care el mai cu seamă urmează a se folosi, nu ar mai privi această muncă drept o împilare și o năpastă căzută asupra-i.

Deaminteri, i se acordă și facultatea de a se scuti chiar de această prestație, plătind în bani valoarea zilelor de muncă reduse numai la două.

Toate lucrările luate din sarcina județelor și date în îngrijirea Ministerului Lucrărilor Publice, care dispune de un personal tehnic experimentat și supus unei riguroase discipline și unui control sever.

Clasarea, declasarea și rectificarea drumurilor de mare comunicație să se facă prin decret regal, asupra raportului Ministrului de Lucrări Publice; aceea a drumurilor de a doua categorie să se hotărească de consiliul județean, după cererea comunelor interesate și să se aprobe de Minister.

Budgetul drum. de mare comunicație a se

întocmi de Minister și să se supună aprobării Adunării Deputaților, iar acela al drum. de mică comunicație a se întocmi de inginerul-șef de județ și să fie supus aprobării prefecturei.

Inființarea unei case centrale a drumurilor destinată să primească toate veniturile, din resursele create de lege, complectau celelalte dispoziții ale acestei legi proiectate.

Se prevede, înfine, sancțiuni penale precise, care să asigure pe viitor, șoselele de orice stricăciuni făcute de mână de om.

Iată acum în ce constă economia legii studiate, în anii 1898 și 1901 de d-l Ion. I. C. Brătianu:

În principiu această lege eră tot aceea din 1868, în care, însă, se introduseseră îmbunătățirile găsite necesare, în urma unei practice de mai bine de treizeci de ani.

Ținându-se seamă de starea economică a țării, nu se creă sarcini noi, și mijloacele prevăzute pentru construcția și întreținerea drumurilor erau tot zilele de prestație și zecimile asupra unora din impozitele directe. Aceste sarcini însă erau împărțite și întrebuin-

țate într'un chip mai rațional și mai echitabil, pentru a face ca, pedeoparte să se întrebuințeze cu folos toate mijloacele afectate drumurilor, iar pe de alta, din aceste mijloace să se împărțășească toate localitățile din țară. Apoi, printr'un control mai eficace la întrebuințarea mijloacelor pentru acoperirea cheltuelilor, urma să se dobândească rezultate însemnate, fără a mări sarcinile contribuabililor. Modificările principale erau în număr de trei:

Drumurile publice se împărțeau în trei categorii:

- 1) Dr. județene (foaste naționale și județene)
- 2) Dr. comunale (foaste vicinale și comunale)
- 3) Dr. cu caracter special ¹⁾ (art. 1).

¹⁾ După art. 38 drumurile cu caracter special urmau să fie: drumurile necesare în interesul apărării țării, drumurile sau conductele pentru lichide, dr. ce se construiesc de Stat pentru exploatare de păduri, mine, cariere etc, drumurile ce se construiesc de autorități, societăți sau particulari pentru exploatări agricole sau industriale; înfine toate drumurile care nu intră în categoria dr. județene sau comunale și au nevoie de expropriere publică.

Clasarea și declasarea unui drum județean trebuie să se voteze de consiliul județean și se aprobă prin decret regal, după propunerea Minist. Lucr. Publice, luându-se avisul prealabil al comunelor interesate; pentru drumurile comunale, această clasare sau declasare se hotără de consiliul

Se desființau astfel căile naționale, întrunind aceste căi cu drumurile județene, de oarece prin înființarea căilor ferate rolul căilor naționale s'a modificat cu totul și ele au rămas niște adevărate drumuri județene. Legea aceasta n'ar fi făcut alt decât să înregistreze un fapt împlinit.

Statul se însărcină cu administrația tehnică a drumurilor, plătind, din budgetul său, întregul personal chemat a studia, construi și întreține întreaga rețea a drumurilor de comunicație. (art. 28 și 36).

În schimb, cheltuelile de întreținere ale șoselelor naționale rămâneau în sarcina județelor (art. 4); totdeodată construcțiunea lucrărilor însemnate de artă, a căror executare ar fi

județean, după cererea comunelor interesate. luându-se și avisul serviciului tehnic județean și se aprobă de Minist. Lucr. Publice.

Lărgime totală a șoselelor naționale și județene în ființă se păstră (26 și 20 metri); aceea a noilor dr. județene se hotără cel mult de 16 m. plus lărgimile trebuincioase pentru banchete și teșituri (a platformei de minimum 7 m. și maximum $8\frac{1}{2}$ metri, în munți și sub 7 metri). Pentru drumuri comunale lărgimea totală cel mult de 14 metri (plus lărgimile trebuincioase pentru banchete și teșituri; a platformei impetrite de minimum 4 m. (la munte), 5 metri (la câmp) și maximum de 6 m; aceste limite putându-se modifica cu aprobarea M. L. P.)

covârșit puterile județelor și ale comunelor, erà hotărît să se facă de Stat (art. 5). Acesta, mai înscriind în budgetul său o alocațiune îndestulătoare, veneà în ajutorul acelor județe, care, impunându-și sarcinile trebuincioase pentru întreținerea drumurilor, nu ar fi fost în stare să acopere cheltuelile absolut necesare (art. 5). Dar modificarea cea mai esențială, admisă în acest proiect de lege, erà că serviciul drumurilor se descentralizà aproape cu desăvârșire și se lăsà în sarcina consiliilor județene. Într'adevăr, căile naționale perzându-și caracterul lor de interes general, și devenind drumuri de interes local, nu mai erà niciun cuvânt ca ele să fie administrate de Stat, și astfel județele rămâneau singure suverane a decide despre oportunitatea deschiderei vreunui drum, de a stabili punctele principale pe unde urmau să treacă, și de a votà mijloace pentru construcțiunea și întreținerea lor, în afară de subvențiile însemnate ce puteau primi dela Stat.

Comunele ar fi avut de asemenea controlul administrativ și economic al drumurilor comunale, Statul luând în sarcina sa executarea lucrărilor, prin personalul său tehnic.

Insfârșit, proiectul de lege studiat de D-l Doctor C. I. Istrati, în anul 1899, reproduce în liniile sale generale, proiectul D-lui C. I. Olănescu, cu câteva perfecționări în detalii.

Impărțirea drumurilor în 2 categorii și anume: 1) de mare comunicație și 2) de mică comunicație, este păstrată (art. 1)

Ca mijloace se prevede pentru dr. de mare comunic., pe lângă subvenția Statului, 2 zecimi dela cele trei contribuții directe, precum și zilele de prestație cari ar prisosi de la lucrarea dr. de mică comunicație (art. 10 și 24); pentru acestea din urmă se hotărăște trei zile de prestație și una în bani, precum și una suplimentară la nevoie și încă subvenția dată de Stat din casa drumurilor de mare comunicație (art. 18, 22 și 32). Această Cassă depinde direct și se administreză de Ministerul lucrărilor publice (art 11). Se păstrează partidă de județ, însă 20% constituie un fond general deosebit, a se repartiza unde este trebuință. (art 12). Din fondul dr. de mică comun. 10% formează o cassă generală, în care intră și subvenția de 5% dată eventual de Stat din casa drumurilor de mare comunicație (art 22).

Infine, în anul 1906, s'a promulgat, prin decretul Regal No. 463 din 8 Fevruarie, *Legea pentru drumuri* alcătuită de d-nul Ministru de Lucrări Publice I. C. Grădişteanu.

Această lege respectă principiul esenţial al legii din 1868, păstrând prestaţia în natură intrată în tradiţiile şi obiceiurile poporului; deşi construcţia şi întreţinerea şoselelor s'ar face mai regulat şi mai sigur, dacă zilele de prestaţie ar fi înlocuite printr'o dare echivalentă în bani, totuşi, faţă de numeroasele sarcini care apasă asupra contribuabililor, s'a părut autorului acestei legi cu neputinţă să le impună locuitorilor o nouă dare pentru drumuri, care s'ar fi ridicat la minimum douăsprezece milioane (echivalentul zilelor de prestaţie). Toată grija însă a noiei legi este de a asigura o mai bună şi mai spornică întrebuinţare a zilelor de lucru, cât şi a fondurilor anume destinate la construcţia şi întreţinerea drumurilor.

Vechia împărţire a drumurilor în căi naţionale şi drumuri judeţene, vicinale şi comunale, se păstrează (art. 1) schimbându-se însă lărgimile acestor diferite şosele ¹⁾.

¹⁾ Pentru drumurile şoseluite la punerea în aplicare a acestei legi s'a păstrat lărgimile date după legea din 1868.

Clasarea drumurilor naționale și județene se face prin decret regal, iar pentru drumurile vicinale și comunale prin deciziune ministerială, după ce utilitatea construirii acestor drumuri va fi fost recunoscută și votată de consiliile județene sau comunale, după categoria drumului (art. 10).

Construcțiunea și întreținerea căilor naționale se fac tot de Ministerul Lucrărilor Publice, cu fondurile alocate în budgetul general al Statului (art. 18).

Pentru construcțiunea și întreținerea drumurilor județene, vicinale și comunale, (executate tot de minister, prin personalul său) se prevede următoarele mijloace:

Cinci zile de prestație ¹⁾ (art. 21).

Două zecimi adiționale la contribuțiunile directe: foncieră, patentă și licență. (art. 30).

Locuitorii comunelor urbane vor plăti tot-

Pentru viitoarele drumuri, aceste lărgimi vor fi: 20 metri la căile naționale; 15 metri la drumuri județene; 12 metri la drumuri vicinale; 10 metri la drumuri comunale (art. 7 a și b).

¹⁾ Aceste zile vor putea fi întrebuințate și pentru alte lucrări ca: apărări contra inundațiilor, rectificări de cursuri de râuri, instalații de telefoane, scurgeri de bălți, drenaje, irigații etc. Toate acestea numai prin excepție, cu aprobarea ministerului și numai când ar prisosi zilele dela drumuri. (art. 22).

deuna în bani valoarea acestor cinci zile de prestațiune, socotindu-se după normele votate de consiliul comunal respectiv (art. 23).

Locuitorii din comunele rurale vor fi liberi de a se scuti de munca de cinci zile în natură, plătind prețul lor după cum se va fixa anual de consiliul județean, cu aprobarea Ministerului de Lucrări Publice și făcând această declarațiune în cursul lunii Ianuarie a fiecăruia an (art. 24).

Ca excepție la principiul că orice prestator are dreptul a munci în natură sau a plăti în bani, s'a prevăzut ca în acele comune cari ar fi la o depărtare mai mare de 15 kilomeetri de orice carieră de piatră sau petriș, locuitorii cu vite să poată fi îndatorați a plăti până la maximum trei din cinci zile. În schimb se statornicește prețuri foarte reduse pentru acești locuitori lipsiți de dreptul de a alege între lucrul în natură și plata în bani. (art. 25). Mulțumită acestei dispozițiuni se vor putea face șosele împetrite și în părțile lipsite de materiale.

Se păstrează dispozițiunea din legea dela 1868, (art. 28 alin. 3), după care locuitorul nu va putea fi chemat să lucreze la o depăr-

tare mai mare de 20 kilometri de satul în care își are domiciliul (art. 27).

Când locuitorii, cari n'a fi declarat în cursul lunii Ianuarie că vor să plătească prestațiunea în bani, n'ar îndeplini-o nici în natură la chemarea care li s'ar face în timpul campaniei de lucru, ei vor fi îndatorați a plăti în bani zilele nelucrate, potrivit prețurilor fixate de consiliile județene, sporite cu 10^o%. Nici într'un caz acești locuitori nu vor mai fi primiți a-și achită în natură zilele rămase nelucrate, după trecerea de 25 zile dela facerea somațiunei prevăzută de art. 9 al legii de urmărire. (art. 28).

Spre a se curmă abuzurile ce se comiteau la întocmirea rolurilor de prestații, se prevede o răspundere reală a primarilor și secretarilor pentru neadevărurile ce s'ar dovedi în aceste roluri (închisoare și amenzi, art. 37).

Repartiția zilelor s'a luat din atribuțiunea consiliilor comunale și s'a încredințat corpului tehnic, mai competente în materie. Totuși consiliile comunale își vor da avizul și, ca o garanție de bună repartiție, tablourile zilelor vor fi aprobate de prefect și înaintate ministerului, care le va putea modifica (art. 38).

În acest chip se înlătură neajunsul provenind din faptul că adeseori consiliile comunale puneau mai presus interese particulare, afectând zile la facere de șosele nefolositoare.

S'a mai statornicit reguli mai practice și care să asigure un control mai lesnicios pentru întocmirea bugetelor județene de drumuri.. Fiecare din aceste bugete se va împărți în buget ordinar și buget extraordinar, echilibrate fiecare în parte, așa încât să nu se mai poată plăti personal sau face lucrări de întreținere curentă din fonduri extraordinare menite a nu se reproduce în anii următori, (art. 32). Aceste bugete, după ce se vor revedea și, eventual, modifică de ministerul lucrărilor publice, vor fi aprobate în fiecare an prin decret regal (art. 33).

Se prevede încă o organizație mai rațională a serviciului tehnic, hotărându-se, prin art. 40, că proiectarea, executarea și întreținerea tuturor drumurilor se vor face de către ministerul lucrărilor publice, printr'un serviciu unic de poduri și șosele.

Prin această unificare a serviciilor tehnice județene cu serviciul căilor naționale, nu se sporește sarcinile Statului nici ale județelor,

acestea contribuind la plata personalului tehnic și anume vărsând la tezaurul public aproape aceleași sume pe cari le cheltuiau mai înainte (art. 42 și 43).

Insfârșit, o serie de articole ale Capitolului VI hotărăsc reguli și pedepse privitoare la păstrarea și apărarea șoselelor de diferitele stricăciuni provenind din fapta omului sau a vitelor sale. ¹⁾

¹⁾ La Regulamentul de aplicare al acestei legi s'a anexat un tablou coprinzând o nouă clasificare a căilor naționale, după cum urmează: No. 1. București-Titu-Pitești-Slatina-Craiova-Filiași-Vârciorova. No. 2. Filiași-Tg. Jiu-Lainici-frontieră. No. 3. Craiova-Malul mic. No. 4. Găneasa-R. Vâlcea Călimănești-Râul Vadului (frontieră) cu ramura Râureni-Ocnele mari-Saline. No. 5. Boișoara-Câineni. No. 6. Găneasa Caracal-Corabia-Izlaz. No. 7. Pitești-Curtea de Argeș. No. 8. Pitești-Câmpulung-frontieră, cu ramura Podul Dâmbovița-Dâmbovicioara. No. 9. Fundata-Târgoviște-Moroeni-Sinaia. No. 10. București-Alexandria-T. Măgurele. No. 11. București Giurgiu. No. 12. București-Ploești-Buzău-Focșani-Mărășești Bacău-Roman-Tg. frumos-Hârlău-Boțoșani-Bucecea-Mihăileni-(frontieră) No. 13. Ploești-Predeal-cu varianta Sinaia. No. 14. Câmpina-Telega-Buștenari. No. 15. Băneasa-Herăstrău-Bordei. No. 16. Jurul Capitalei, Vitan-Văcărești. No. 17. București-Urziceni-Buzău. No. 18. Nehoiăș-Broasca mică Hartag (frontieră). No. 19. Șușița-Tecuci-Bârlad-Vaslui-Iași. No. 20. Tecuci-Galați-Prut. No. 21. Adjud-Căiuț-Onești-Oituz (frontieră). No. 22. Onești-Bacău cu ramura Onești-Tg.-Ocnai. No. 23. Bacău-Piatra-Prisăcani, No. 24. Săbăoani-Cristești Fălticeni-Bunești cu ramura Cristești-Neamțu și Spătărești Fălticeni. No. 25. Fălticeni-Cornul Luncei-Mălini-Stănișioara

Pentru aplicarea acestei legi s'a elaborat un Regulament, care s'a promulgat prin decretul regal No. 2085 din 23 Mai 1906. Conform art. 62 al legii s'a alcătuit un Regulament al poliției rulajului și circulației pe căile publice, sancționat prin decretul regal No. 4239 din 14 Decembrie acelaș an.

Art. 40 al legii hotărând că proiectarea, executarea și întreținerea drumurilor naționale, județene, vicinale și comunale rurale se vor face de către Ministerul lucrărilor publice, printr'un serviciu unic de poduri și sosele, s'a înființat,

Borca-Gura Negri (frontieră). No. 26. Târgu Frumos-Iași
 Țuțora, cu ramura Iași-Sculeni (inclusiv Iași-Copou și Iași-Bahlui). No. 27. Tulcea-Măcin-Ghecet. No. 28. Tulcea-Constanța.

Aceasta nouă clasificare nu a fost studiată cu atențiunea deosebită ce i se cuveniă. S'a adus o complectă turburare numerotației ce dăinuise 32 de ani, fără cuvinte de căpetenie, care să îndrituească o astfel de procedare. In necunoștință apoi de vechimea istorică a unor din aceste drumuri și, încă, fără a se ține în seamă traseul cel mai scurt ce au avut și trebuie să aibă drumurile mari, s'a făcut o serie de greșeli. De pildă s'a desfigurat calea legând București cu Iașii, vechiul drum al Poștii, lungindu-se și îmbucătățindu-se; cunoscutul drum București-Predeal a rămas Ploești-Predeal. Apoi încă alipiri de șosele fără relație între ele și nu în continuitate, precum, sub No. 26, Tg. Frumos-Iași cu Iași Țuțora și încă cu Iași-Sculeni, care este cu totul deosebită de primele, ba încă și cu Iași-Bahlui! etc. etc.

tot în 1906, Direcțiunea de Poduri și Șosele. Apoi, prin decretul regal No. 1747, din 30 Mai 1908, au fost desființate, pe ziua de 1 Aprilie 1908, cele 10 Circumscripții de poduri și șosele, rămânând ca verificările de recepții și aprobările proiectelor să se facă, pe viitor, de Direcțiunea de poduri și șosele. În acelaș timp s'a înființat un serviciu de inspecțiuni depinzător de Minister, alcătuit, prin Decizia ministerială No. 13263 din 5 Iunie în chipul următor:

Inspecția I.—Județele Mehedinți, Dolj, Gorj, Vâlcea, Romanați.

Insp. II.—Jud. Olt, Teleorman, Argeș, Muscel, Dâmbovița, Vlașca.

Insp. III.—Jud. Ilfov, Prahova, Buzău, R.-Sărat, Ialomița.

Insp. IV.—Constanța, Tulcea, Brăila, Covurlui.

Insp. V.—Putna, Tecuci, Tutova, Fălciu, Vaslui, Bacău.

Insp. VI.—Iași, Botoșani, Dorohoi, Suceava, Neamțu, Roman.

În sfârșit, spre a încheia cu enumerarea fazelor prin care a trecut, dela aplicarea legii din 1906 până în acest an, organizarea ser-

viciului de poduri și șosele, să adăugăm că, prin Deciziunea ministerială No. 11.756 din 18 Mai 1910, Diviziunea 1 din Minister a fost însărcinată, cu începere din 1 Iunie acelaș an, cu conducerea serviciului de poduri și șosele, iar prin Deciziunea ministerială No. 5.743 din 9 Martie 1911 toate atribuțiile ce fuseseră date asupra Diviziunii I din Minister au trecut asupra Inspectorilor generali de poduri și șosele, avându-se în vedere o mai bună utilizare a personalului, prin descentralizarea lui, și spre a se realiză o mai repede rezolvare a diferitelor chestiuni locale referitoare la construcția și întreținerea drumurilor.

Iată acum și situațiunea drumurilor la începutul anului 1910 (cele mai recente date):

	Șose luite	Teras- mente	Nelu- crate	Totaluri	
Drumuri naționale .	} kilometri	3036	63	26	3125
» județene		4127	198	663	4988
» vicinale		12441	1993	6393	20827
» comunale		7388	2183	4754	14325
Totaluri . .	26.992	4437	11.836	43.265	

Adică:

Drumuri nați-

onale șoseluite . 23 kil. la 1000 kil. pătrați

Drumuri nați-

onale șoseluite . 0^{km.},454 la 1000 locuitori.

Drumuri jude-
țene șoseluite . 32 kil. la 1000 kil. pătrați

Drumuri jude-
țene șoseluite . 0^{km.},617 la 1000 locuitori.

Drumuri șose-
luite de cele pa-
tru categorii (na-
ționale, județene,
vicinale comunale) 207 kil. la 1000 kil. pătrați.

Drumuri șose-
luite de cele pa-
tru categorii (na-
ționale, județene,
vicinale comunale) 4 kil. la 1000 locuitori.

În acelaș an, personalul însărcinat cu între-
ținerea acestor drumuri a fost compus din:
50 ingineri, 189 conductori, 2 arhitecți, 12
desenatori, 83 impiegați, 409 picheri, 4297
cantonieri și șefi cantonieri, 124 lucrători de
tot soiul, ca podari, pietrari, lemnari, etc.

Personalul inferior permanent a fost adă-
postit în următoarele cantoane:

	De lemn	De zid	Diferite	Totaluri
Pe sos. naționale	129	499	57	685
» » județene	45	367	88	500
» » vicinale	38	132	40	210
» » comunale	3	2	—	5
Totaluri . . .	215	1000	185	1400

Iată, în sfârșit, și situațiunea podurilor:

PE ȘOSELE	De lemn			De zidărie, (piatră, cărămidă, beton)			Mixte (zidărie și lemn)			Metalice			Totaluri
	Lungimi		Totaluri	Lungimi		Totaluri	Lungimi		Totaluri	Lungimi		Totaluri	
	Până la 50 m.	Dela 50 m. în sus		Până la 50 m.	Dela 50 m. în sus		Până la 50 m.	Dela 50 m. în sus		Până la 50 m.	Dela 50 m. în sus		Până la 50 m.
Nationale	894	26	920	1981	11	1992	700	16	716	45	44	89	3717
Județene	3415	57	3472	513	2	515	251	1	252	4	14	18	4257
Vicinale	12592	93	12685	891	—	891	1017	3	1020	7	4	11	14607
Comunale	13283	49	13332	507	1	508	526	3	529	1	2	3	14377
Totaluri	30184	225	30409	3892	14	3906	2494	23	2517	57	64	121	36953

Cu aplicarea legii pentru drumuri din 1906 s'a deschis o nouă eră de activitate în lucrarea drumurilor.

Această lege a satisfăcut două însemnate cerinți: manipularea zilelor de prestație sub controlul serviciului tehnic, iar acest serviciu tehnic dependente direct de minister.

Însă toate criticile aduse altădată sistemului prestațiilor n'au perdat din tăria lor (principala: nedreptatea ce se face, impunându-se locuitorul după numărul de vite, independent de venitul său anual; altele relative la mediocrul rezultat calitativ și cantitativ dat de lucrul în natură); iar cei care preconizează sistemul dărei în bani proporțional cu venitul, pentru toți locuitorii acestei țări, au de partea lor echitatea și siguranța că acest fel de impunere ar da maximul de rendement pentru lucrarea drumurilor, în calitate și cantitate.

Cei care, invocând tradiția și, pătrunși de ideea că săteanul nostru nevoiaș nu poate plăti în bani, se resemnează a păstră lucrul în natură, impută legii din 1906 prea multele formalități ce edictează și termenele ce fixează, din cauza cărora prestația nu se împlinește la timpul cuvenit, iar rămășițele tot

nu se pot urmări; cât despre cotarea zilelor de prestație, ea se face de consiliile județene, pe considerațiuni străine de valoarea reală a acestor zile.

Indreptările propuse sunt variate, și, între altele: înființarea de perceptori speciali pentru urmărirea zilelor, diferite măsuri de coercițiune, mergând până la prestația cu sila (aceasta pentru asigurarea procentului maxim la numărul prestatorilor), fixarea de 2—3 campanii de lucru, întrebuințarea vitelor numai la transporturi, darea lucrului cu bucata, în locul lucrului cu ziua, înființarea de echipe permanente, înmulțirea agenților controlului, și, în special, a conductorilor, care nu prididesc (toate acestea pentru obținerea calității în construcția și întreținerea drumurilor) și altele.

Ne mai rămâne acum să analizăm cel mai recent proiect de lege pentru drumuri, studiat de d-l V. G. Morțun, în anii 1909-1910.

În ceea ce privește împărțirea drumurilor, se păstrează în acest proiect (art. I) cele trei categorii (județene, comunale, cu caracter special) prevăzute în proiectul de lege al d-lui

I. I. C. Brătianu, adăugându-se însă o a patra categorie: drumurile naturale ¹⁾.

D-l V. G. Morțun își însușește astfel ideea d-lui I. I. C. Brătianu de a se desființa căile naționale, pe cuvântul că scăderea importanței acestor drumuri nu mai îngăduie a li se atribui o clasare specială și a li se acordă un tratament deosebit de acela al drumurilor județene ²⁾.

¹⁾ Intr'o tabelă anexată se dă lista drumurilor județene. Această listă coprinde, pe lângă cele 28 căi naționale, clasate prin legea din 1906, încă alte 16 drumuri, în mare parte așezate pe traseuri de drumuri județene și vicinale existente sau bucați din aceste drumuri. Unele din acestea se înfățișează cu o însemnătate cu totul deosebită din punctul de vedere strategic, ca de exemplu: drumul județean Brăila-Latinu Nou-Focșani-Vidra-Frontiera. Acela care leagă porturile dunărene între ele, dela Brăila la Turnu Severin prezintă iarăși un interes strategic și economic. O idee fericită este încă aceia de a pune în directă comunicație valea Bistriței cu valea Bârladului (drumurile județene: Plopana Bacău, Seminia-Ivânești-Vaslui, Adjud-Podu Turcului-Puești) și apoi legarea directă a orașului Roman cu Galați, prin Bârlad. Legarea Burdujenilor prin Dorohoi cu Rădăuți și a Botoșanilor cu Rădăuți este prevăzută pentru satisfacerea trebuințelor agricole ale regiunii; drumul pe valea Prutului unind Iașii cu Galații prin Huși, Fălciu și Foltești are însemnătate strategică și economică.

În sfârșit pentru Dobrogea ar aduce mari servicii legătura porturilor Cernavoda și Ostrov cu Constanța, prin Medgidia, și acestei din urmă localități cu portul Mangalia.

²⁾ Clasarea și declasarea drumurilor județene se face prin decret regal (art. 3). (vezi urmarea pe pag. următoare).

O măsură nouă este relativă la drumurile naturale, care sunt definite în art. 6: acele cari nefiind trecute ca drumuri județene, comunale sau cu caracter special, servesc locuitorilor, spre a-i pune în legătură cu un drum județean sau comunal, cu o fântână, o adăpătoare, un izlaz, cu locurile lor de muncă sau alte exploatări. Aceste drumuri servesc tuturor și nu pot fi însușite de nimeni ca proprietate particu-

Pentru declasarea unui drum județean Ministerul trebuie să ia avizul consiliului județean respectiv (art. 3).

Clasarea și declasarea unui drum comunal se face prin Deciziune ministerială, în urma votărei de consiliile comunale interesate și de consiliul județean.

Drumurile cu caracter special se aprobă prin decret regal, după luarea avizului comisiunii drumurilor și al consiliilor comunale și județene interesate (art. 5).

Iată și dispozițiile în cece privește lărgimile drumurilor: lărgimea dr. naționale și județene existente se păstrează (art. 9). Pentru nouile dr. județene această lărgime totală se fixează la maximum 20 m., plus lărgimea necesară teșiturilor. Lărgimea platformei de minimum 7 m și maximum 10m, afară de șoselele din jurul centrelor mari și cu circulațiunea mare, ale căror platformă va putea fi sporită cu aprobarea M. L. P. În munți, lărgimea aceasta va putea fi redusă sub 7 m. (art. 9). Pentru drumurile comunale lărgimea totală va fi de minimum 12 m și maximum 16 m, plus lărgimea trebuitoare pentru teșituri (art. 10).

Pentru drumurile naturale lărgimea nu va putea trece de 6 m (art. 33). Pentru cele actuale, ea nu poate fi redusă la mai puțin de 6 m.

lară. Acelaș articol hotărăște ca drumurile naturale în ființă să se treacă într'o tabelă deosebită, care se va întocmi de fiecare prefectură, iar art. 31, 32 și 34 dela cap. III (Drumuri naturale) statornicesc formalitățile pentru înscrierea și declararea drumurilor naturale cu o vechime de cel puțin 10 ani; aceste drumuri, cărora este nevoie să li se dea o atenție deosebită, ca fiind de o întrebuițare imediată și zilnică pentru săteni, n'ar mai putea astfel constitui un mijloc de presiune contra acestora.

Trecând la capitolul II, vedem că studiile, construcțiunea și întreținerea drumurilor de toate categoriile (afară de cele particulare), se fac de Ministerul lucrărilor publice, prin serviciul de poduri și șosele din fiecare județ (art. 8), cele județene construindu-se din sumele trecute în budgetul statului și întreținându-se din bugetele județelor (art. 9), iar cele comunale construindu-se și întreținându-se cu cheltueala fiecărui județ (art. 10). Prin o serie de articole următoare se indică, cu bogăție de amănunte, formalitățile de îndeplinit la executarea de noi drumuri comunale, luându-se diverse măsuri și edictându-se penalități, așa ca nici proprietarii nici autoritățile să nu sufere.

La capitolul IV se indică mijloacele pentru acoperirea cheltuelilor.

Consiliile județene hotăresc numărul zecimilor adiționale asupra contribuțiunilor directe, necesare drumurilor județene (art. 35), pe când aceste zecimi se fixau în celelalte proiecte de legi.

În principiu, prestațiile în natură se desființează și se înlocuesc cu un impozit numit *darea drumurilor* (art. 37). Art. 38 stabilește într'o listă, cota de impunere, începând cu cei cari nu au vite (5 lei) și sfârșind cu cei cari au proprietate funciară rurală mai mare decât 7500 hectare (1500 lei), categoriile fiind în număr de 15. Se lasă totuși o porțiță deschisă lucrului în natură și anume celor fără vite și celor cu o vită (pot face 5 zile), precum și celor cu 2 și cu 4 vite (pot să achite în natură jumătatea din darea drumurilor, făcând 2 zile și jumătate).

Se prevăd cazuri mai numeroase de scutiri, adăugându-se scutirile pentru bătrânețe, favorizându-se cei cu mai mult de 6 copii minori, precum și soldații și gradele inferioare cari au luat parte la război (art. 38). În schimb, nu sunt scutite de plata zecimilor adiționale

pentru drumuri: așezămintele industriale, care s'ar bucură de avantajile legii de încurajare a industriei naționale (art. 36); construcțiile noi sau proprietățile așezămintelor publice și de binefacere (art. 36). De altă parte, cei cu proprietăți funciare rurale în mai multe comune, vor plăti darea drumurilor în toate comunele unde au asemenea proprietăți și nu se va scuti de această dare persoanele morale, femeile și minorii cu proprietăți funciare rurale dela 50 hectare în sus.

O inovație însemnată a acestui proiect de lege este crearea unei *Comisiuni a drumurilor*, care să se ocupe cu diferitele chestiuni ce interesează drumurile (art. 54). Această comisiune se compune din șapte membri: prefectul județului, președintele delegațiunii județene, inginerul șef și patru proprietari rurali (art. 55). Această comisiune, cu dreptul de control permanent al tuturor lucrărilor de orice valoare (art. 57), și putând să ordone cercetări, prin o delegațiune a sa (art. 57), se bucură de puteri întinse. Astfel: ea își dă avisul asupra punctelor pe unde trebuie să treacă drumurile comunale (art. 10) și se pronunță asupra reclamațiilor interesaților la

clasarea și construirea drumurilor comunale, arătând și mijloacele budgetare necesare construcțiunii acestor drumuri (art. 11); își dă avisul asupra înființării drumurilor cu caracter special (art. 5); intervine în stabilirea drumurilor naturale, primind reclamațiunile celor interesați, cercetându-le și hotărând definitiv asupra recunoașterii acestor drumuri. (articolele 31 și 32); primește reclamațiunile relative la ocupațiunea vremelnică de terenuri (art. 18); examinează programul întocmit, pe cinci ani, de serviciul tehnic județean, pentru lucrările de întreținere a drumurilor (art. 25); întocmește, după luarea avizului consiliilor comunale rurale, programul de lucrări noi (art. 16); ia parte, dimpreună cu serviciul tehnic județean, la alcătuirea tabloului de lucrările ce pot fi executate cu mijloace ordinare și extraordinare și pe baza căruia se întocmește budgetul (art. 27 și 53); aprobă repartiția alcătuită de serviciul tehnic județean, a locuitorilor, cari au declarat că vor achita darea drumurilor în natură și poate modifică această repartiție în cursul anului, după propunerea inginerului șef (art. 46); aprobă cotarea făcută de serviciul tehnic județean a câtimei de lucru, cu

care locuitorii se pot achită în natură (art. 47); determină, după avisul consiliilor comunale rurale, epocele pentru achitarea prin lucru a dărei drumurilor (art. 48);, aprobă lucrările până la valoarea de 3.000 lei inclusiv, precum și furniturile până la valoarea de 5.000 lei (art. 28) și le adjudecă definitiv (art. 29);, recepționează lucrările și furniturile ce a aprobat (art. 30).

În fine, art. 106, 109 și 110 dan comisiunii drumurilor niște atribuțiuni de care se va vorbi mai la vale (Dispozițiuni diverse).

Capitolul VI, art. 60—78, se ocupă de personalul drumurilor.

Se hotărăște că serviciul de poduri și șosele se va compune din 8 inspecțiuni și 32 servicii tehnice județene (art. 60). Art. 61 fixează personalul serviciilor tehnice județene, iar articolele 62 la 66 statornicesc că numirile inginerilor, conductorilor, desenatorilor, secretarilor, copiștilor și picherilor se fac de Ministerul lucrărilor publice, pe când, după art. 70, numirile de cantonieri se fac de inginerul-șef al județului, încunoștiințându-se ministerul.

Se fixează condițiunile pentru numirile și înaintările agenților din cele 5 categorii înși-

rate mai sus (art. 64, 65, 66, 69, 70 și 71). În special, se dă (art. 66, 67) o organizație de mult reclamată corpului picherilor, așa ca acești utili agenți să fie recrutați în cele mai bune condițiuni, iar nu ca până acum fără normă și prea adesea pe considerațiuni străine bunului mers al serviciilor.

În aceeași ordine de idei, înaintarea acestor picheri urmând a nu mai fi lăsată arbitrarului, este reglementată. În schimb, se suprimă șefii de cantonieri, considerându-se acești agenți ca de prisos.

Prin art. 62 și 72, se impune județelor să clădească case pentru conductorii și cantonierii (într'o tabelă anexată se statornicește comunele de reședință ale conductorilor).

Pentru judecarea secretarilor, copiștilor și picherilor vinovați, se institue o comisiune disciplinară compusă din prefectul județului, inspectorul circumscripției și inginerul-șef respectiv (art. 78), iar pedepsele de aplicat se prevăd la art. 76 și 77.

O inovație și aci, și care ar putea da minunate rezultate: măsura edictată prin art. 74 și anume înființarea în fiecare secție de câte o echipă permanentă de lucrători, dela 1 Martie

până la 1 Noembrie, compusă din cel puțin 5 și cel mult 15 lucrători și chemată să repare imediat stricăciunile cari s'ar aduce drumurilor, și în timp obicinuit să lucreze la bucați de drumuri noi sau la îndreptarea traseului drumurilor vechi.

La capitolul VIII final (Dispozițiuni diverse) se dá ființă la cinci bune dispozițiuni de detaliu și adică:

Se dá puțină Statului de a impune la subvențiuni speciale pe exploatatorii industriali, care, utilizând drumurile județene, comunale sau lucrări de artă le-ar degrada în chip neobicinuit (art. 103).

Articolul 104 este un început de legiferare a cestiunei atât de importante a podurilor cu taxe, cestiune rămasă însă nedescurcată. Prin acest articol este oprit a se înființa de particulari poduri și trecători cu plăți de taxe, pe drumuri județene, comunale sau cu caracter special. Se hotărește încă rescumpărarea de autorități a podurilor și trecătorilor înființate de particulari, întru cât vor fi fost stabilite în conformitate cu dispozițiile legii din 30 Martie 1868.

Apoi să ia măsuri care să asigure întrebu-

ințarea fondului drumurilor la lucrările de viabilitate pentru care acest fond a fost destinat, edictându-se, prin art. 106, că nu se va putea da mai mult decât $1/5$ din totalul lui pentru lucrările prevăzute în art. 65 din legea organizării comunelor rurale și administrarea plășilor și aceasta numai după ce cererea comunei va fi fost examinată de o comisiune specială, supusă comisiunii drumurilor și aprobată de aceasta din urmă.

Cestiunea plantației drumurilor județene este și ea tratată (art. 107, 108), impunându-se județelor înființarea de pepiniere, din care să se ia arborii necesari acestei plantații.

În sfârșit, considerându-se că pădurile înșirate dealungul drumurilor pot servi la apărarea, consolidarea și întreținerea acestor drumuri, dacă ele sunt exploatare în chip rațional, se statornicesc, prin art. 109, reguli pentru această exploatare; iar pentru acolo unde pădurile au fost deja exploatare și terenurile sunt mișcătoare, se hotărește (art. 110) că până în cinci ani dela punerea în aplicare a acestei legi, terenurile să se împădurească, spre a se asigura trăinicia drumurilor, indicându-se condițiile în care ar urmă să se facă împădurirea.

În rezumat:

Prin proiectul său de lege, D-l V. G. Morțun dă corp mai mult idei de descentralizare urmărită în proiectul de lege anterior al D-lui I. I. C. Brătianu. Această descentralizare este acì substanțial reprezentată prin *Comisiunea drumurilor*, căreia i se dă cele mai însemnate atribuțiuni. Apoi, în cestiunea atât de discutată a prestațiilor, D-l V. G. Morțun iarăși face un pas înainte, înlocuind prestațiile prin *darea drumurilor* și lăsând lucrului în natură așa de puțină ființă încât să peară cât de curând.

Pe lângă aceste esențiale inovațiuni, acest ultim proiect de lege mai conține multe dispozițiuni de detalii, menite, în complexul lor, să asigure spor în lucrarea nouilor drumuri și trăinicie celor în ființă ¹⁾.

Iată-ne ajunși la sfârșitul lucrării noastre.

Cum am putea încheia mai bine decât cu constatarea că progresele făcute în țara noastră, dela 1863 încoace, în ceea ce privește căile de comunicație, se datoresc, în cea mai mare parte, corpului tehnic român, acestui corp

¹⁾ Vezi la sfârșitul lucrării un tablou sinoptic comparativ al celor 4 proiecte de legi și a legii din 1906.

technic compus din oameni luminați, harnici, devotați datoriei, pe cât de conștienți de valoarea lor, lucrând la realizarea marelui ideal de cultură românească.

Dar dacă am făcut mult, ne mai rămâne mult de făcut. Căile naționale răspund tuturor cerințelor unei bune viabilități; nu tot așa se poate zice de unele șosele din celelalte categorii; din pricina, în prima linie, a apucăturilor încă orientale a organelor administrative, drumurile naturale n'au pierit în România; ele s'au întrupat în multe din șoselele vicinale și comunale de astăzi. Dorința oricăruia bun Român trebuie să fie ca această stare de înapoere să nu dăinuească mai mult.

O nouă perioadă de activitate se deschide inginerilor noștri; la lucru dar, și fie fecunde străduințele acestor oameni de știință, spre mai marele bine al iubitei noastre patrii, România.

INDICE AL CĂRȚILOR CONSULTATE.

Analele Parlamentare.

Annales des Ponts et Chaussées (1893).

Aricescu, România subț prințul Bibescu (1862)

Avril, Voyage en divers états d'Europe et d'Asie (1693).

Baksici, Călătorie în 1640. (Monumenta Slavorum Meridionalium).

Baltimore, Reise in der Orient (1764).

Battyani, Reise durch einen Theil Ungarns (1811).

Bellanger, Le Kéroutsa (1836).

Benkő, Milkovia (1781).

Boscovich, Journal d'un voyage de Constantinople à Cologne (1762).

Brăiloiu, Legiurile civile ale Țării Românești (1854);

Brezoianu, Colecție de legi și regulamente (1864).

Budgetele Ministerului Lucrărilor Publice, dela 1859 încoace.

Buletinele Societății geografice române.

Carlovitz (M-me de), Voyage dans les Principautés Danubiennes (în «Revue de Paris», 1856).

Carras, Hist. statistische Beschreibung der Moldau und Wallachei (1821).

Clarke, Travels in various contries of Europe (1802).

Chrismar, Skizzen einer Reise (1833).

Codex Bandinus.

Codrescu, Uricarul.

Colson, De l'état présent et de l'avenir des Principautés de Moldavie et Valachie (1839).

- Colville Frankland*, Travels to and from Constantinople (1827).
- Craven*, (Lady) Voyage en Crimée en 1789.
- Demidoff*, (Comte), Voyage dans la Russie méridionale, par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie (1854).
- Diaconovich*, Enciclopedia Română.
- (marele) *Dicționar geografic al României*.
- Doze V.* Un mois en Moldavie (1857).
- Expunerea Situațiunei Ministerului Lucrărilor Publice* (la finele anului 1897 și la finele anului 1900).
- Frunzescu*, Dicționar topografic și statistic al României (1872).
- Ganesco C.* La Valachie depuis 1830 Jusqu'à ce jour (1855).
- Ghica Ion*, Convorbiri economice și Scrisori (1879)
- Ghica I. și Sturdza D. A.* Ajutorul comerciantului, al agricultorului și inginerului (1873).
- Gugomos*, Reise von Bukarest über Giurgiu (1812).
- Hășdeu* (B. P), Arhiva istorică.
- Hauterive* (Cte d'), Voyage (în Revue géographique, 1877).
- Hommaire de Hell*. Voyage en Turquie etc. (1840).
- Hugonnet* Six mois en Roumanie (1875)
- Hurmuzachi*, Colecțiunea. Vol. X.
- Ionnescu-Gion*, Istoria Bucureștilor.
- Iorga N.*, Acte și Fragmente.
- Iorga N.* Călători, ambasadori și misionari în țările noastre (1899)
- Dr. C. I. Istrati*. Biserica și Podul din Borzești.
- Karaczay*, Beyträge zur Europäischen Länderkunde (1788).
- Ker Porter*, Travels in Georgia etc. (1822).
- Krickel*, Fussreise (1829).
- Lagarde*, (Comte de), Voyage de Moscou à Vienne etc. (1812).
- Léger D-r.* Trois mois de séjour en Moldavie (1851).
- Lindau*, Die Wallachei und Moldau (1829).
- Lugoșianu O.*, Oltenia sub ocupația austriacă (1889).

- Machmichael*, Journey from Moscow to C-ple in the years 1817-1818.
- X. Marmier*, Du Rhin au Nil etc. (1847).
- Marsillac*, Guide du Voyageur à Bucarest (1873).
- Misail*, Epoca lui V. Lupu și Matei Basarab (1866).
- Mottraye*, (La) Voyages (1727).
- Neale*, Voyage en Allemagne etc. . . . (1805).
- Neigebaur*, Beschreibung der Moldau und Wallachei (1843).
- Noyes*, Roumania (1858).
- Al. Odobescr*, «Scrieri literare și istorice», 3 vol.
- Pelimon*, «Impresiuni de călătorie.»
- Perrot*, Wegweiser durch die Europäische Turkey.
- Phillipesku*, (Slugerul) Charta postală a Moldovei (1854).
- Pizzagalli*, Iter ad Russiam, Turciam (1792).
- Quin*, A steam voyage down the Danube (1836).
- Quitmann*, Reisebriefe (1850).
- Recordon*, «Lettres sur la Valachie» (1821).
- Regulamentul organic* (1832).
- Revista nouă*, anul 1861.
- Ch. Rossety*, Carte générale de Principautés de Valachie et de Moldavie (1837).
- St. Marc Girardin*, Souvenirs de voyages et d'études (1836).
- Salaberry*, Voyage à C-ple etc. (1791).
- Sestini Domenico*, «Viaggio per la Valachia.»
- Struwe*, «Voyage en Krimée», traduit de l'allemand par Delamarre.
- Sulzer*, «Geschichte des transalp. Daciens» 3 vol.
- Tinerimea Română*, (Revista) 1899.
- Thouvenel*, La Hongrie et la Valachie (1839).
- Trompeta Carpaților*, 1865.
- Un Valaque*, Coup d'oeil sur l'administration de la Principauté de Valachie (1849-1853).
- Urechia V. A.* Istoria Românilor, 12 volume.
- Urechia Nestor*, Les Routes en Roumanie (1900).
- Urechia Nestor*, Căruța Poștei (1907).

Urechia Nestor. Conferințe ținute la Societatea geografică
și la Ateneu.

Vaillant, la Romanie etc., 3 vol. (1841).

La Voix de la Roumanie, 1865.

Walsh, Reise von Constantinopel durch die Wallachei.

— *The Danubian Principalities* (1854).

— *Handbuch für Reisende in den Orient*.

— *Notes sur la vie du Roi Charles I.*

— *From Pera to Bucarest* (Blackwoods Edinburgh Magazine,
1857).

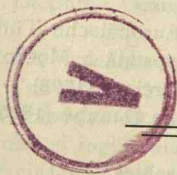


TABLA ANALITICĂ A MATERIILOR.

	Pagina
Istoricul drumurilor se poate împărți în trei perioade	9
Perioada drumurilor naturale: dela originea Principatelor române până la Regulamentul Organic (1832).	11
Ce este un drum natural	13
Pe vremuri n'au fost decât drumuri naturale în țările noastre; caracteristicile lor	15
Cum s'a înălăturat în parte neajunsurile acestor drumuri: poștele române	16
Poștele circulau pe drumurile mari; lărgimea acestor drumuri	17
Drumurile mari în Țara Românească și în Moldova.	19
Drumurile mari erau îngrijite numai pe apucate și în împrejurări deosebite, cu locuitorii impuși fără normă și în chip împilător	22
Prea adesea drumurile mari se stricău intradins . .	25
Podurile în trecut	26
Povestiri de ale călătorilor	30
În secolul al XVI-lea: Seigneur de Fourquevaux . .	30
În sec. al XVII-lea: episcopii Bandinus și Makarie.	32
În sec. al XVIII-lea ambasadorii poloni Mniszek și Potocki, apoi reverendul pater Boscovich	35
La finea sec. al XVIII-lea nobila engleză Lady Craven.	39
La începutul sec. al XIX-lea contele de Lagarde . .	40
În 1821 Englezul Ker Porter	41
În 1827 Englezul Colville Frankland	41
Escursiunea lui Krickel în valea Prahovei	42

Perioada intermediară: dela Regulamentul Organic (1832) la aplicarea primei legi a drumurilor (1868).	43
Călătoria contelui Demidoff în 1837; apreciațiunile sale asupra drumurilor în țările române	45
Călătoria academicianului francez Xavier Marmier în 1846	48
Regulamentul Organic al Moldovei. Dispozițiunile sale relativ la drumuri	50
Diferite dispoziții ulterioare	52
Legiuirea din 1851 în Moldova	56
S'a lucrat în Moldova cu oarecare succes la drumuri; aceasta o atestă deosebiți călători	62
Regulamentul Organic al Țării Românești. Dispozițiile sale relativ la drumuri	64
Legiuiri ulterioare	68
Legiuirea din 1851 în Țara Românească	72
Rezultatele aplicării Regulamentului Organic n'au fost așa de bune în Țara Românească ca cele căpătate în Moldova	73
Pela 1852-1853 guvernul Țării Românești se pune pe lucru. Aducerea inginerului francez Lalanne . .	75
Drumurile în Țara Românească în anul 1859	76
Drumurile Munteniei în 1861	77
Lucrarea drumurilor a luat desvoltare din anul 1863.	84
Situațiunea Ministerului lucrărilor publice și starea drumurilor în anul 1866	85
Cum se prezintă România, în cece privește șoselele, față cu celelalte țări europene în anul 1867 . . .	88
Perioada actuală: dela legea pentru drumuri din 1868 până, în zilele noastre	89
Legea pentru drumuri din 1868. Analiza ei	91
Legi ulterioare complectând și modificând legea din 1868	96
Clasificarea drumurilor naționale	100
Căile mixte	101



Progresiunea drumurilor sub domnia legii din 1868 timp de 38 ani, până în 1906	102
Neajunsurile legii din 1868	105
Proiecte de legi pentru drumuri studiate de diferiți titulari ai Ministerului lucrărilor publice	106
Proiectul de lege al d-lui C. Olănescu. Analiza lui.	107
Proiectul de lege al d-lui I. I. C. Brătianu Analiza lui.	109
Proiectul de lege al d-lui C. I. Istrati	113
Legea pentru drumuri din 1906 a d-lui I. C. Grădiș- teanu. Analiza ei	114
Diferite dispoziții ulterioare	120
Situațiunea drumurilor, a personalului tehnic și ad- ministrativ, a cantoanelor și a podurilor în anul 1910 (date mai recente)	122
Legea din 1906 a satisfăcut două mari cerințe . . .	125
Criticile aduse sistemului prestațiilor; mulți propun darea bănească pentru toți locuitorii țării	125
Indreptările propuse de cei care vor să păstreze sis- temul lucrului în natură	126
Proiectul de lege al d-lui V. G. Morțun. Analiza lui.	126
Incheiere	137
Tablou sinoptic comparativ al celor patru proiecte de lege și al legii din 1906	—
Indice al cărților consultate	139

	Proiectul C. Olănescu (1894)	Proiectul I. I. C. Brătianu (1901)	Proiectul Dr. C. I. Istrati (1899)	Legea I. C. Grădișteanu (1906).	Proiectul V. G. Morțun (1910)
Impărțirea drumurilor.	1) Căi de mare comunicație { (art. 1) 2) Căi de mică comunicație {	1) Drumuri județene 2) Drumuri comunale 3) Drumuri cu caracter special { (art. 1)	1) Căi de mare comunicație { (art. 1) 2) Căi de mică comunicație {	a) Drumuri sau căi naționale; b) Drumuri județene; c) Drumuri vicinale; d) Drumuri comunale { (art. 1)	1) Drumuri județene 2) Drumuri comunale 3) Drumuri cu caracter special 4) Drumuri naturale. { (art. 1)
Mijloace	Mare comunicație { Subvenția Statului (art. 14). 3 zecimi la contribuții directe (art. 14). Mică comunicație { 2 zile de prestație și una în bani (art. 23). și o zi suplimentară, în cazuri excepționale (art. 36).	Drumuri județene { 1/2 din zilele de prestație sau echivalentul în bani (art. 4) și subvențiile Statului (art. 5). Zecimi adiționale la contribuții directe, minimum una, maximum trei (art. 7). Drumuri comunale { Cinci zile de prestație (art. 18). Două zecimi adiționale facultative asupra contribuțiilor directe, fără ca totalul zecimilor, atât pentru drumurile județene cât și pentru drumurile comunale, să poată trece peste patru, (art. 18). Drum. cu caract. special { Se vor vota prin legi cari vor determina cheltuelile lor de construcție și întreținere (art. 39).	Mare comunicație { Subvenția Statului (art. 10). Două zecimi dela cele 3 contribuții directe (art. 10). Zilele de prestație care vor prisosi (art. 10 și 24). Mică comunicație { Trei zile de prestație și una în bani (art. 18). O zi suplimentară, la nevoie (art. 32) Subvenția dată de stat din casa drumurilor de mare comunicație (art. 22).	Căi naționale { Fondurile alocate în bugetul statului (art. 18). Drumuri județene vicinale și comunale { Două zecimi adiționale la contribuțiile directe: foncieră, patentă și licență (art. 30). Cinci zile de prestație (art. 21) cu excepție pentru locuitorii cu vite ale comunelor care ar fi la o depărtare mai mare de 15 km. de vre-o carieră de piatră sau pietriș; aceștia vor putea fi îndatorați a plăti fiecare maximum 3 din 5 zile în bani (art. 25). Județele vor contribui la plata personalului de poduri și șosele (art. 42) cu sume anume fixate (art. 43).	Drumuri județene și comunale { Construcția drumurilor județene din fondurile alocate în bugetul Statului (art. 9). Întreținerea lor din zecimile adiționale asupra contribuțiilor directe: foncieră, patentă și licență (art. 35). Darea drumurilor (art. 37) împărțită în 15 categorii dela 5 lei (cei care nu au vite) la 1500 lei (cei cu proprietate funciară rurală mai mare decât 7500 hectare), cu facultatea pentru cei care n'au vite sau au o vită să achite această dare prin 5 zile în natură și pentru cei cu 2 vite sau 4 vite să o achite jumătate în bani și jumătate prin 2 zile 1/2 în natură (art. 38). Drum. cu caract. special { Decretul regal prin care se va aproba un drum cu caracter special, va arăta fondul din care se va executa, când el se va face de stat, județ sau comună (art. 5).
Administrarea veniturilor	Mare comunicație { Casa fondului drumurilor se depune la Casa de Depuneri (art. 15). Un regulament va stabili administrația casei (art. 17). Budgetul drumurilor se votează de Cameră (art. 18). Mică comunicație { Fondul se varsă la Casa drumurilor. Casa va ține partidă separată pe comună (art. 28). Budgetul se face de serviciul tehnic județean și se aprobă de prefect (art. 40).	Drumuri județene { Budgetele se votează de consiliile județene și se aprobă de M. L. P. (art. 9). Toate veniturile afectate drumurilor formează fondul drumurilor vărsat la Casa de Depuneri (art. 8). M. L. P. prezintă Camerei o dare de seamă asupra fondului drumurilor (art. 9). Cu o lună înainte de ziua fixată pentru sesiunea ordinară a consiliilor județene, M. L. P. înaintează acestor consilii situațiile fondurilor puse la dispoziția lor, dimpreună cu o dare de seamă a lucrărilor întreprinse (art. 12). Unul din membrii delegației județene asistă la licitațiuni și ia parte la recepțiile definitive ale lucrărilor și furniturilor de materiale (art. 13). Drumuri comunale { Fondul drumurilor comunale la Casa de Depuneri iar recipisele casei se păstrează la delegațiile județene, care vor ține partide separate pe comune (art. 28). Sumele trebuincioase pentru drumuri comunale se vor prevedea în bugetele acestor drumuri, cari se întocmesc și se votează de consiliile comunale, după ce au fost examinate de inginerul șef al județului (art. 33).	Mare comunicație { Casa drumurilor va depinde direct și se va administra de M. L. P. (art. 11). Se va păstra partidă separată pe județ, însă 20% va constitui un fond general deosebit, care se va repartiza de M. L. P. unde va fi trebuință (art. 12). Budgetul se va nota de Cameră (art. 14). Mică comunicație { Casa drumurilor de mică comunicație pe comună; 10% din acest fond formează o casă generală în care intră și o subvenție de 5% dată eventual de Stat din casa drumurilor de mare comunicație (art. 22). Budgetul se face de serviciul tehnic județean și se aprobă de prefect (art. 36).	Căi naționale { Budgetul se întocmește de M. L. P. și se votează de Cameră. Drumuri județene vicinale și comunale { Venitul zecimilor, sumele provenite din încasarea în bani a zilelor de prestație nelucrate în natură, taxele de poduri, diferițele sume provenind din orice dări, din trecut, pentru drumuri, vor alcătui fondul drumurilor al fiecărui județ (art. 31). Consiliul județean votează în fiecare an, în luna Februarie, un buget special al drumurilor, împărțit în buget ordinar și extraordinar (art. 32). Budgetele drumurilor, după ce se vor revedea, și eventual, modifică de M. L. P., vor fi aprobate în fiecare an prin decret regal (art. 33).	Drumuri județene și comunale { Pentru construcția drumurilor județene se întocmește bugetul de M. L. P. și se votează de Cameră. Venitul zecimilor al dării drumurilor, precum și orice alte venituri afectate drumurilor și accesoriilor lor, formează un fond special care servă numai pentru acoperirea cheltuelilor drumurilor județului căruia aparțin (art. 41). Budgetul județului se întocmește de serviciul tehnic respectiv, în înțelegere cu comisiunea drumurilor se votează de Consiliul județean și se supune aprobării M. L. P. care îl va putea modifica (art. 53).
Repartiția zilelor	Se face de serviciul tehnic județean și se aprobă de prefect (art. 40).	Se face pentru drumurile județene, de delegația județeană, după propunerea serviciului tehnic (art. 4) M. L. P. va întocmi un regulament fixând modul de întrebuintare al zilelor de prestație, de adjudecarea lor... etc. pentru drumurilor comunale (art. 32).	Se face de serviciul tehnic județean și se aprobă de prefect (art. 36).	Se face de serviciul tehnic județean luându-se avizul consiliilor comunale se aprobă de prefect și poate fi modificată de M. L. P. (art. 38).	Se face de serviciul tehnic județean și se aprobă de comisiunea drumurilor (art. 46).