

Concomitent cu aceste realizări ^{x x} 30
duce și politica drumurilor de
apă din interiorul României.

(Urmează pag. 31.)

Cano
Drumuri de apă în România
Mare

S'a zis că râurile sunt drumuri
cari merg singure. Cele mai
economice căi de comunicații.

Mai În toate țările civilizate
s'au făcut canale ca să lege
râurile între ele. România a
rămăș fără
când ^{în} nu s'a făcut canale.

Marfa grea și eficientă — focuri
cuară erau noi — nu foarte
rețute de cit atunci când
est frontul și coctă puțin
— adică dus pe apă.

32
Economia noastră națională
se resimte mult din cauza
că suntem nevoiți să transportăm
mai totuși ~~totul~~ ^{mai mult} pe calea ferată.

Căi de apă ^{acum} numai cele naturale:
Vistru și Prutul — Canalul
Biega, de la Timisoara, a fost
lucrat de unguri.

Noi n'am știut până acum
leamă de ceea ce se numește
logica transporturilor (roaba,
cărute, vagon, sleso ^{de fluvial}, vapor de
maretim.)

Altul este primul ^{șir} ~~canal~~ ^{care} trebuie să ~~se~~ ^{verigă} ~~construiască~~ ^{ar}
în vederea canalizării ~~Altului~~ ^{care}
și ~~pe~~ ^{incepe} ~~face~~ navigabil din sus
din Transilvania până la Imuș.

Este bine să se știe că încă de pe
la 1834 s'au făcut încercări de
navigație pe Alt ¹⁾. Pe la 1893
s'a agitat din nou această chestiune.

Siretul, care s'ar conduce în două,
fiind canalizat ar aduce mari servicii
de transport. Deși ar avea un curent
prea repede, totuși, în partea de jos,
până la gura Trotusului se poate
ușor naviga. Pe la 1845

1) Profesor Gheron (Vata) s'a ocupat cu această
chestiune.

34
Rasca Cadreanu din Birlad
a pus un vapor "Ciocanul"
sa navele ~~aduna~~ transportand
pana la Galati
Sarea de la Turbul Ocnei, adusa
in carute pana la gura Trotusului,
Lalomite ar avea mari avantaje
de a fi data navigatiei; lucrari
rile ~~nave~~ ar fi usoare si
cursul favorabil, pe o mare
distanta, curgind paralel cu
Jenavea.

Prutul de si foarte catib are apa
suficiente. Lucrari tehnice nu
s'au facut pe el, este destul sa
fie curatat, ridicandu-i c'o macara

75
busteni care rãmasi în domeniul
banului.

Vistoul care era o arterã importa-
ntã de navigație, legând toate
orãșele de pe malurile sale,
azi este neutilizat din cauza cã
relațiile cu vecinii sunt rupte.

Populația de pe ambele maluri
suferã mult, și la fel, din
cauza suprimãrii navigației
pe Vistou.

Canalul Găselui s'ar face cu
mare ușurință legând Pontul
cu Bahlui.

Canalul Bucurestilor, despre

care s'a vorbit mai de multe
ori nu este o lucrare tehnică ea
de gree. Se pune întrebarea
dacă ar reuși. ¹⁾

36

Întrebarea problemei a canalizării
este legată de problema irigațiilor.

Experiența făcută în țările civilizate
a dovedit că irigațiile cimpurilor
de cultură realizează un spor de
productie întreg și împătrit.

Apele noastre nu trebuie lăsate
să se scurgă la mare, fără a contribui
la prosperitatea agriculturii.

1) S'a născut ideea ca drumurile, capitalele
să fie acoperite cu un larg pod-bulevard.
Nu pot să mă împac cu această idee. Așa
simbolizează mișcare, viață Mai bine i-or planta
malurile și o navigație pe drumurile și foarte
posibile.

Pentru dezvoltarea navigației dunarene
 nici destul să înlăturăm obstacolele
 naturale, avem în cale și o serie
 de obstacole politice care sunt mai
 greu de învins decât cele naturale.
 Istoria diplomatică a ~~Europei~~ ^{Europei} e
 plină de aceste obstacole politice, care au
 interzis deslegarea ^{asazisei} chestiunii Dunării,
 împiedicând dezvoltarea navigației dunarene.

În rezolvarea problemelor dunarene,
 în numeroasele congrese și conferințe
 internaționale, nici odată nu ~~s-a~~ s'a părăsit
 orizontul politic.

Cele mai mari obstacole politice pe Dunăre
 în trecut ~~au~~ se datorau Austriei care rivnea la