

190 de opere și este, în adevăr, indispensabilă „cui dorește să se inițieze în literatura botanică a provinciei noastre dela Mare“.

Dealtfel și noi am semnalat anul trecut unele erori în „Bibliografia“ lui Greavu-Dunăre (v. Anal. Dobrogei, 1930).

Dan Iliescu

* * *

Gheron Netta — *Expansiunea economică a Austriei și explorările ei orientale*; 270 pag. text și anexe în 80 + 5 planșe (din publicațiunile „Institutului economic românesc“: „Istoria economică a României“, II); București, Cartea Românească, 1931.

Este un studiu de o deosebită importanță și care privește, în bună măsură, și istoria economică a Principatelor române în sec. XVIII, în epoca de încercare de expansiune economică și teritorială a Austriei în sud-estul european.

Desvoltarea mercantilismului austriac în sec. XVII și XVIII a născut nevoia debușeurilor de desfacere. Încercarea de a creea comptoare de comerț în India și China, pe vremea lui Carol VI, n'a dus la rezultate bune; câștigarea de debușeuri în apusul Europei nu eră posibilă, deoarece produsele austriace erau inferioare celor apusene; iar în răsărit, Polonia și Rusia prohibiseră produsele austriace, pentru protecțiunea industriilor naționale. Singur sud-estul Europei nu cunoștea mercantilismul apusean și în această direcțiune au fost îndreptate privirile imperiului austriac, mai ales după pacea dela Carlowitz. Prin convenția comercială și de navigație, încheiată cu Turcia la Passarowitz și reconfirmată la 1739 și 1747, Austria își asigura comerțul în imperiul turcesc și navigația în apele turcești, afară de Marea Neagră și Gurile Dunării; apoi, prin „Sinedul de Comerț“ de la 1784, capătă libertatea de a naviga în toate apele turcești. Totuși, greutatea pe care le întâmpină expansiunea economică austriacă în sud-est sunt destul de mari. „Compania Orientală“ de Industrie și comerț, înființată la 1719, e silită să lichideze după 11 ani. Dacă despre o concurență a orașelor italiene și Olandei în sud-estul Europei nu eră nici o teamă, rămânea însă în picioare aceea a Angliei și Franței, cu privilegiile comerciale mai vechi, la care s'a adăugat apoi concurența politică și economică a Rusiei. Pe de alta parte anarhia, nesiguranța și sărăcia din imperiul turcesc erau alte piedici destul de serioase.

Pentru asigurarea unui larg debușeu expansiunii ei economice, Austria a trebuit să acționeze în sud-est timp îndelungat printr'o politică complexă și susținută, luând o serie de măsuri: 1) politice: păstrarea și obținerea de tratate favorabile și cuceriri teritoriale; 2) economice: formarea de negustori pentru comerțul oriental și dezvoltarea căilor de transport și comunicație. Pentru o cât mai exactă cunoaștere a acestui sud-est european, s'au făcut amănunțite cercetări și studii de un șir de călători și informatori la Dunărea de jos, la Marea Neagră, în Balcani și la Bosfor.

Unul dintre acești informatori și exploratori oficiali este Wenzel von Brognard, dela care au rămas trei rapoarte inedite, comentate și reproduse ca anexe în studiul d-lui Gh. Netta.

Primul raport este o „expunere statistică asupra Moldovei“ din 1782, cu următorul cuprins: 1. Situația și întinderea țării; 2. Vecinătățile Moldovei; 3. Clima; 4. Pământul; 5. Apele; 6. Împărțirea administrativă; 7. Căile de comunicație cu alte țări; 8. Numărul și caracterul locuitorilor; 9. Clasificarea populației; 10. Religiunea; 11. Științele; 12. Economia țării; 13. Industria; 14. Comerțul; 15. Re-

gentul; 16. Organizarea civică; 17. Organizarea spirituală; 18. Armata; 19. Finanțele; 20. Pretențiuni îndreptățite și alte observațiuni.

Al doilea raport e privitor la călătoria în Marea Marmara și Marea Egeică, în 1786, publicat la 1831 în *Oesterreichisches Archiv*, din Viena.

Al treilea raport cuprinde „relațiuni asupra coastei de apus a Mării Negre” tot din 1786. Din acest raport vom reproduce pasagiile privitoare la coasta de apus a Mării Negre din dreptul Dobrogei, în traducerea și rezumatul d-lui Netta:

„La Midia, cam la două mile spre sud de această localitate, începe faimosul „codru „Delii Orman”, care se întindea de la Varna și până la Silistra. Codrul „Delii Orman” eră principalul cuib al tâlharilor cari neliniștau drumurile de comerț.

„Varna era locul de depozit al marfurilor din Muntenia, Moldova, Serbia, „Bulgaria, precum și al marfurilor din alte ținuturi de la nord, care nu fuseseră în „credințate lungului transport maritim pe la Sulina, ci erau aduse la Ruscuc sau la „Silistra și de acolo cu carele la Varna.

„Balcicul avea 400 de case, iar în portul sau liniștit și sigur ancorau vase „mari, chiar în fața pieții sau a magaziiilor depozite.

„La șase mile distanța de Balcic se găsea celalalt mare centru, *Cavarna*, de „unde, ca și de la cel dintâiu, se trimetea mult grâu la Constantinople, grâu ce „veniă din ținuturile dela Dunarea de jos. Tot aci se descarcau și importante can- „tități de sare marina destinată Silistrei sau altor orașe din Bulgaria.

„*Mangalia* eră un port bun pentru acostarea vaselor și numără la 500 de „case, aparținând în cea mai mare parte Grecilor. Mangalia facea în primul rând „comerț cu cereale. Deaceea se gasiau aci, dealungul țărmului, un șir întreg de ma- „gazii construite în piatra.

„Alta schela importanta pentru încarcarea grâului eră *Constanța*. Von Brognard „vede aici ramașicle unui foarte vechiu port, apoi magazinele de piatra pentru cereale, „care sunt asemanatoare acelor dela Mangalia, Cavarna și Balcic. În ultimul razboiu „toate aceste magazine, până la Varna, fusesera pagubite de Ruși. Tot atunci „Constanța, locuita cu deosebire de Turci și care altadata numara la 800 de case, „fusesec aproape în întregime incendiata. Raialele, protejate de trupcele rusești, ar fi „marit și mai mult dezastrul, prabușind zidurile inca fumegânde ale caselor turcești. „Este grozav sa vezi acum acest oraș de ruine, în care n’au mai ramas nici 200 de „case nevătămate. Populațiunea din Constanța eră în general rautacioasa. Dela navi- „gatorii în treacat pe aici ea storcea de toate, dar mai ales bani, vin, tutun și cu „deosebire rachiu. Pe deasupra, navigatorii la Constanța mai erau siliți sa plătească „și o dare de 15⁵ parale de cap. De aceea toata lumea se teme sa se opriască la „Constanța fara o nevoie imperioasa. Tot din aceasta cauza raialele și chiar Turcii „cari calatoriau înspre Moldova sau spre Muntenia luau drumul Varnei și preferau „sa treaca peste Balcani, înfruntând pericolele de acolo, decât să suporte indolența „oamenilor dela Constanța. Totuși, pentru streinii cari calatoriau sub scutul firma- „nelor sultanului eră mult mai recomandabila calatoria pe mare până la Constanța, „decât aceea pe la Varna. Aceasta, pentruca dela Constanța în puține ore se ajungea „cu multa ușurința, pe un drum întins, pâna la Dunare și pentruca se evitau astfel „padurile pline de tâlhari, așezate dealungul drumului dintre Varna și Dunare.

„La *Karakerman*, mai sus de Constanța, port utilizat mai ales vara, von „Brognard vede gramezi enorme de grâu, așteptând încărcarea în vase mari. Maga- „ziile de cereale de aci fuseseră arse și dărâmate până la temelii de către Ruși.

„Portul se refăcea însă repede, datorită situațiunii lufi favorabile pentru adunarea cerealelor din locurile de câmp și dela Dunăre. Karakerman eră locuit de peste 300 de familii, din care două treimi erau familii turcești.

„De aici până la *Portița*, „prima gură a Dunării“, nu erau sate. Puținele „bordeie sărăcicioase de pescari se răspândiau dealungul coastei.

„În această regiune, apa mării, pe o însemnată suprafață în interior, era foarte puțin adâncă, astfel în cât navigațiunea vaselor mari nu era posibilă. După ce descrie „regiunea dela *Portița*, von Brognard adaugă că pe aci se lega, pe cel mai scurt „drum, Marea Neagră cu *Galații*. Calea aceasta nu putea fi însă utilizată decât de „caice foarte mici, din cauza apei puțin adânci.

„După unele peripeții, pe care ni le povestește, von Brognard ajunge la „a „doua gură a Dunării“. la *Edreles Boghasi* (Sf. Gheorghe). Coasta aici se prezenta „defavorabil, din cauza limbilor de nisip, care se prelungeau foarte mult în mare. „Gura Sf. Gheorghe e descrisă ca având două deschizături în care se afla o insulă. „Singură deschizătura dela nord era navigabilă. Pentru orientarea marinarilor în acel „loc, se întreținea pe insulă un foc.

„Spre nord de aceasta deschizătură se afla satul *Edreles* cu 120 de case, „locuite de oameni muncitori și dibaci, pescari și crescători de vite. *Locuitorii de aci* „duceau în Muntenia sau în Moldova peste proaspăt, uscat sau sarat, oua, brânză „și luau de acolo în schimb cereale. Bărbații își petreceau o jumătate din viață pe „mare și ajungeau barcile lor până la *Galați*, *Varna* și chiar până la *Constantinopol*.

„Dela Sf. Gheorghe la *Sulina*, drumul pe mare dealungul țarmului se prezenta mai puțin periculos pentru vasele mici, ca drumul dela *Portița* până la Sf. „Gheorghe. Aceasta, fiindcă limbile de nisip nu se mai întindeau atât de mult. Vasele mari, care voiau însă să intre prin gura *Sulinei*, trebuia să navigheze mai întâiu „la o distanță de peste 15 mile.

„Asupra *Sulinei*, von Brognard nu se oprește prea mult în jurnalul său. Regiunea de aci înainte, spre Moldova, fusese descrisă în mod amănunțit de către exploratorul austriac care-l precedase, căpitanul *Lauterer*, în relațiunea sa din 31 Decembrie 1779, făcută curții imperiale, cu privire la călătoria pe Dunăre. Dela *Sulina* „până la *Galați*, von Brognard calătorește patru zile pe Dunăre. El spune că dela „Rusciuc și până la gurile Dunării, călătoria era adesea amenințată de tâlhari. În special regiunea de dincolo de Tulcea se prezenta ca foarte periculoasă. Acolo, vasele „mici suferiau atacuri chiar în timpul zilei. Vasele mari riscuau mai puțin din partea „tâlhariilor, deoarece ele aveau posibilitatea să se apere.

„În opoziție cu căpitanul *Lauterer* care, în raportul său asupra călătoriei pe Dunărea de jos, afirmase că singurul braț navigabil al Dunării, pe care se putea ieși la mare, era *Sulina*, von Brognard arată că și *Chilia* a servit și servia la „aceasta. Atât în timpul războiului dela 1739, cât și după pacea dela *Belgrad*, foarte „multe vase au intrat și au ieșit din Mare pe acest braț“.

De aici, călătorul își urmează drumul prin *Tecuci*, *Focșani*, *Râmnicul Sărat*, *București*, spre *Viena*.

Din lucrările d-lui *Gheron Netta*, mai cităm :

1. Din cauzele economice ale războiului european. *Craiova*, 1916.

2. Negustorii orientali la *Lipsca*, contribuțiuni la istoria comerțului românesc. *București*, 1916.

3. Die Handelsbeziehungen der Stadt Leipzig zu Ost und Südost Europa. Zürich, 1920.

4. Viitorul economic al Severinului. București, 1921.

5. Politica economică ungurească și statele sud-estului Europei. București, 1921.

6. Cercetări economice asupra regiunii Orșova-Severin. București 1924.

7. Relațiunile economice polono-române. București, 1924.

8. Evoluțiunea istorică a târgurilor periodice. București, 1925.

9. Regimul bancar în Europa. București, 1927.

10. Incercări de navigație pe Olt (premiată de Ac. Rom.). București, 1928.

11. Problemele miciei economii. București, 1929.

12. Cultivarea economiei în statele apusene. București, 1930.

Iliescu M. Dan

* * *

Milcovia, revistă regională de studii, anul II, vol. I; 188 pag. în 8⁰+ 4 planșe; Focșani, tip. „Cartea Putnei“, 1931; redactor: N. Al. Rădulescu.

Într-o formă îngrijită și aleasă, revista pășește în al doilea an cu următorul cuprins, bogat și variat:

Simion Mehedinți: *Vadul moldo-muntean* (p. 1—4). Regiunea dintre munții Vrancei și cotul Dunării la Galați e pământul cel mai însemnat pentru viața statului nostru, e nodul vital al Statului român. Aci e vadul cel mare al apelor și șleaul cel mare al drumurilor care se îndreaptă dela Cetatea Carpaților spre Marea Neagră. Aci se adună apele dela Prut până în basinel Teleajenului. Până a nu se descbide clisurile dela Cazane, Siretul era o adevărată Dunăre, având pe stânga ramura Prutului, iar pe dreapta o altă ramură cu vârfurile până în apusul Oltenici; Siretul ar fi părut adevărata prelungire a trunchiului dintre deltă și Carpați.

Fiind aici cel mai mare „nod hidrografic“ al întregului pământ românesc, rolul acestui vad este unic: cum se adună râurile, așa se adună și oamenii, și marfurile, și drumurile. În antichitate, aci era un drum care lega Dunărea de jos cu Dacia Carpatică, pe valea Trotușului, folosit pe rând de Fenicieni, de Greci, apoi de Romani, cari l-au întărit prin valuri paralele cu Dunărea.

Tot în legătură cu această orientare a apelor a stat în evul mediu tendința Basarabilor de a stăpâni fâșia limanurilor, completând astfel stăpânirea basinului de jos al Siretului, până în munții Vrancei. Aceleași cauze geografice au determinat apoi planul lui Ioan Corvin, Ștefan cel Mare și Turcilor, de a stăpâni această regiune. Făptura locului a făcut să penduleze mereu hotarul aici; din vechime și până în sec. XIX, nicăieri nu s'a văzut pe pământul nostru mai multe și mai schimbătoare linii de frontieră ca cele dintre Vrancea și delta.

Pe aici s'au scurs cetele barbarilor, aci e vadul cel mare al plutelor care coboară din Carpații Moldovei, aci e calea oilor dinspre Brețcu spre Bugeac și Dobrogea și drumul mărfurilor dela Galați în țară. Aci era firesc să se așeze și centru politic al Statului, nu la București. Eroarea s'a văzut în timpul marelui războiu când tot aci, între cotul Carpaților și al Dunării, s'a hotărât soarta războiului (Marășești).

Urmează apoi o serie de articole destul de interesante, în care sunt înfățișate, crâmpie din trecutul regiunii *Milcovia*, sub diferite aspecte: istoric, religios, cultural, juridic, etnografic, artistic și economic, semnate de d-nii:

Al. P. Arbore: Populația județului Putna la jumătatea veacului trecut, după Ion Ionescu dela Brad (p. 5—15).