

PERIODICE

II

13151

SERVICIUL TECHNIC DIN JUDEȚUL DAMBOVIȚA



EXPUNEREA SITUAȚIUNEI DRUMURILOR

DIN

JUDEȚUL DAMBOVIȚA

PE ANUL 1910

PRESENTATĂ

CONSILIULUI JUDEȚEAN

IN SESIUNEA ORDINARĂ DIN FEBRUARIE 1911

TÂRGOVISTE

TIPOGRAFIA, LIBRĂRIA ȘI LEGĂTORIA DE CĂRȚI «VIITORUL» BULEI ANGELESCU

— 1911 —

72911

SERVICIUL TECHNIC DIN JUDEȚUL DAMBOVIȚA

**EXPUNEREA
SITUAȚIUNEI DRUMURILOR**

— DIN —

JUDEȚUL DAMBOVIȚA

PE ANUL 1910

— PRESENTATĂ —

CONSILIULUI JUDEȚEAN

IN SESIUNEA ORDINARĂ DIN FEBRUARIE 1911



TÂRGOVISTE

TIPOGRAFIA, LIBRĂRIA ȘI LEGĂTORIA DE CĂRȚI «VIITORUL» BULEI ANGELESCU

— 1911 —

Domnule Președinte,
Domnilor Consilieri,

Bilanțul prestației, și a tuturor lucrărilor executate de Serviciul Technic, în campania anului 1910, fiind încheiat, mă gădesc în măsură, de a aduce la cunoștința D-v. atât meritul lucrărilor executate cu zile de prestație, și al lucrărilor executate din fondul drumurilor,—cât și a tuturor lucrărilor executate de către Serviciul Technic, din diferite alte fonduri și resurse, după cum urmează :

1).—Fondul prestației în zile pe 1910 a fost de
112790 zile cu palmele
89025 » » vitele
Total 201815

Din totalul de 201815 zile de prestație, s'a lucrat în natură 98928 zile cu palmele și 78842 cu vitele,—iar în total 177770 zile,—prin urmare un procent de 88 %, adică la fiecare sută de zile de ambele categorii s'a lucrat 88 zile în natură.

2).—Fondul bănesc.—In bugetul ordinar fondul bănesc a fost de lei 225600

In bugetul extra ordinar a fost de » 52251,89
Total . lei 277851,89

din care 100.000 lei s'a dat Statului pentru construcțiunea podului Argeș-Ionești.

3).—Zilele de prestații după cum se va vedea din tablourile și deslușirile date mai jos,—s'au întrebuintat, la întreținerea celor 2000 kilometri de sosele viabile, cum : aprovizionări și asternereri de pietriș,—astupări de gropi, fâgașe și diferite aranjări și potriviri a patului soselelor,

desfundări corectări și regulări de șanțuri de sosele, la reparații de poduri și podețe,—la batre de piloți la poduri și podețe unde fondurile bănești nu permiteau a se face cu plată,—la oare cari lucrări de edilitate prin comune, la facere și întreținere de apărători contra măcinării malurilor de ape, gârle și râuri, în puncte unde soselele erau atacate etc.

4).—Personalul Technic, în tot decursul anului, a dezvoltat a activitate rodnică, în toate lucrările ce i s'a cerut,—dresând la timp toate proiectele necesarii atât pentru lucrări din nou, cât și pentru diferite reparațiuni,—proiecte privitoare la poduri, podețe, aprovizionări de pietriș,—cantoane, localuri de școale, de primării, judecătoria și administrații de plăși, supraveghind și conducând aceste lucrări, cu faceri de recepții, situații etc.

5).—Cantonierii deși în număr mic față cu întinderea rețelei de sosele, totuși supravegheați de aproape, au lucrat cu sârguință la buna întreținere a patului soselelor, astupând gropi și fâgașe,—curățire de noroiu, îngrijind de așternerea în mod rațional și după trebuință a pietrișului pe sosele.

6).—Șefii cantonieri și Picherii,—s'au achitat mulțumitor anul acesta, luând parte la formarea rolurilor de prestație prin comune la începutul anului, însemnând punctele unde trebuiau puse grămezile de pietriș pe marginea soselelor,—au dresat la timp și pe diferite epoci listele de locuitorii ce trebuiau scoși în lucru soselelor,—au scris citațiile de chemarea fiecărui locuitor în lucru soselelor, au stăruit, și în cele mai multe cazuri, au mers prin sate din om în om, sfătuindu-i, îndemnându-i, și adesea silindu-i să ese în lucrul soselelor, au însemnat pe

fața pământului lucrul de făcut de fiecare locuitor din secția sa. au făcut recepțiuni de lucrări însoțind pe D-nii Conducători.—au dresat diferite tablouri statistice cerute de serviciu și de Minister etc. etc.

7).—D-nii Conducători au dresat diferite proiecte cerute pentru diferite lucrări.—au făcut recepțiuni de lucrări unde trebuința a cerut în secția fiecăruia.—au supravegheat bunul mers al lucrărilor și au închis campaniile de lucrări în secțiile respective etc., etc.

8).—După cum se va vedea mai jos;—anul acesta s'a întocmit de Serviciul Technic, un însemnat număr de proiecte, de toate genurile de lucrări din cari unele s'au executat, iar altele sunt în curs de executare.

9).—În achitarea zilelor de prestație în natură, anul acesta, s'a întâmpinat mari dificultăți, atât din cauza muncilor agricole, cât și din cauza tebrei afoase de care a suferit vitele în întreg Județul, și care a împiedicat foarte mult și muncile agricole și aprovizionarea pietrișului pe sosele;—totuși după mari eforturi, tot s'a atins procentul de zile achitate de 88 %.

10).—Un factor însemnat, în bunul mers al soselelor, sunt vitele trăgătoare.—căci, cu cât vom avea mai multe vite trăgătoare, cu atât vom putea avea mai mult pietriș aprovizionat pe sosele și prin urmare, cu atât vom putea avea sosele mai bine întreținute.—căci numai de cantitatea de pietriș, depinde starea unei sosele.—totuși în Județul Dâmbovița numărul vitelor trăgătoare, se află mai mult în descreștere, și după cum se va vedea din diagrama alăturată mai jos, dela 1890 și până la 1906, numărul vitelor trăgătoare se găsește într-o descreștere îngrijitoare.

11).—Podurile și podețele din întreg Județul, deși sunt foarte numeroase, dar cu toate acestea, după măsuri bine chibzuite se găsesc în stare de a nu împiedica circulațiunea.

Podurile cele ruinate, în limita mijloacelor, să reconstruiesc,—iar cele vechi și deteriorate, se repară, așa că circulațiunea pe toate soselele, nu se află jenată.

De câți-va ani prețul materialelor de lemnărie s'a ridicat foarte mult. Împrejurare, care apasă și asupra fondului bănesc, și asupra întreținerii la timp în bună stare a numeroaselor lucrări de artă;—în părțile de munte, adică acolo unde se află piatră bună pentru construcție.—s'a luat măsura, ca podețele până la o deschidere de 5,00 m. să se facă, podețe definitive de piatră baltite.

Statul însă pe Căile Naționale, construiește și reconstruiește toate podurile și podețele numai din beton armat.—cari deși mai costisitoare de cât cele de lemn, totuși compensează cu mult, prin durata lor, pe cele de lemn.

12).—*Poduri mari necesarii de construit.*—O neapărată necesitate se simte pentru construcțiunea următoarelor poduri mari și anume:

a).—Pod peste râul Dâmbovița, la comuna Lunguleț.—Acest pod, leagă toate comunele din dreapta râului Dâmbovița din împrejurimile comunei Lunguleț.—ie leagă cu gara Conțești, —cu gara Ghergani, cu târgul Răcari, cu Călea Națională spre București și spre Pitești, cu Călea Națională prin Conțești spre Târgoviște.

b).—Pod peste Dâmbovița între Boteni și Conțești.

c).—Idem dela Halta Bănești.

d).—Idem între Voinești și Dragodănești.

e).—Pod peste râul Ialomița, în ținutul comunei Țâța, pentru comunicarea satelor: Bezdeadu, —Buciumeni, —Valea Leurzei, —Bela etc. cu noua gară din comuna Țâța a căii ferate Pucioasa-Moroeni.

f).—Idem în dreptul comunei Vulcana-Pandele, pentru legătura Băilor Vulcana și a satelor din dreapta Ialomiței cu gara Lăculețe.

g).—Idem la Moara Tremurici-Nisipuri, foarte necesar, pentru legătura orașului Târgoviște cu Ploeștii cu trecerea Ialomiței prin acest punct și cu toate satele din stânga râului.

h).—Idem Gheboia pe soseaua vecinală Gara Titu-Bolovani-Cornățel-Dobra - Gheboia-Finta-Frasin-Postârnac în Prahova.

i).—Pod peste râul B. adel, punctul Diaconesti, pe soseaua vecinală Gara Pucioasa-Diaconesti-Vârfuri-Valea Lungă spre Colibași, și spre Vișinești-Ursciu-Prahova.

l). Pod peste Cricov în ținutul comunei Cătun.

m).—Pod peste Râul Alb între comunele Pietrari-Barbuleț-Râul Alb etc., etc.

13).—*Poduri mari în executare.*—Unul din cele mai însemnate poduri ale Județului,—podul peste râul Argeș, punctul Ionești, se află în construcțiune.—Acest pod leagă Giurgiu cu Găeștii, Târgoviște spre Sinaia și spre Câmpulung și Rucăr;—prin urmare leagă apa curgătoare a Dunărei cu granița Austro-Ungaricii.

Acest pod se construiește în beton armat, cu bolți;—va costa peste 500000 lei, și cel mai târziu, în luna Iulie viitor va fi dat circulațiunii.

Podul este construit de Stat, la care și Județul contribuie cu 100.000 lei și cu zile de prestație spre a face legătura soselei cu capetele noului pod, unde necesită umpluturi mari de pământ.

Podul Perșinari peste râul Dâmbovița, care eră de o mare necesitate și însemnată, s'a terminat și s'a și dat circulațiunii.

Podul dela Capul Coastei, peste râul Ialomița se află în curs de executare și este aproape terminat.

Podul dela Brănești peste Ialomița, se află în curs de executare.

14).—*Soselele noi.*—Anul acesta s'a continuat lucrarea din nou a mai multor sosele diferite care fac parte și următoarele:—soseaua Gura Oeniței Scheia spre Moreni;—soseaua Monastirea Dealului spre Gorgota.—Soseaua Ghinești-Cazaci.—Bilciurești-Ibrianu.—Frasin. Dragomirești spre Butoiu.—Strâmbu spre soseaua Dragomirești-Ludești-Telești-Bogați.—soseaua Telești-Scheiuri-Ursoaia.—Soseaua Mărcești-Rățoaia-Bucșani.—Soseaua Arsuri-Catane - Gura Fcii.—Soseaua Bântău,—soseaua Valea Mare Boțești,—Sfârlogi,—Fieni-Runcu-Tamaslâc etc. etc.

15).—*Agenții tehnici de înființat.*— Pentru bunul mers al lucrărilor conduse de Serviciul Tehnic e de mare trebuință înființare de Șefi cantonieri și cantonieri.—câți cei aflați actualmente în serviciu, nu sunt suficienți spre a su-

praveghea și conduce de aproape, toate lucrările ce cad în sarcina Serviciului Tehnic și care lucrări se înmulțesc pe fiecare zi;—este de ne-tăgăduit, că numai cu o supraveghere și îngrijire de aproape, a zilelor de prestație, nu se pot strecura pierderi și risipe.—și întrebuițarea lor la timp, în mod rațional, aduce foloase reale soselelor atât la întreținerea întinsei rețele a drumurilor cât și la numeroasele lucrări din nou răspândite în întreg Județul;—și care cer personal de conducere și supraveghere.

16).—Ca urmare a celor arătate mai sus se va aduce la cunoștința D.-Voastre, în mod mai amănunțit și dezvoltat, mersul și întrebuițarea zilelor de prestație și diferite proiecte și lucrări executate de Serviciul Tehnic în decursul anului trecut 1910, precum și lucrările ce ar necesita de făcut în cursul acestui an.

LUCRĂRI EXECUTATE

a). Situația zilelor de prestație la închiderea campaniei pe anul 1909.

Zile cu :	Palme	1 viteză	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	105245	3660	77440	6055	460	192.860	Zile după roluri pe 1909.
	98076	2357	72687	5726	343	180.089	» achitate în natură
	7169	403	4753	329	117	12.771	» rămasiță

b). Situația zilelor de prestație la închiderea campaniei pe 1910.

Zile cu :	Palme	1 viteză	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	112.790	3915	78.865	5820	425	201.815	Zile după roluri pe 1910
	98028	3440	69.601	5481	220	177.770	» achitate în natură
	13.862	475	9264	339	105	24.045	» rămasiță.

Valoarea zilelor rămase a se plăti în bani	77.194—70
» » achitate în bani până la 1 Ianuarie 1911	5.897—70
Rămășița de încasat	71.297—00

c). Situația zilelor de prestație pe soselele județene

Zile cu :	Palme	1 viteză	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	10.915	370	8805	840	55	20.985	Zile afectate
	9856	311	7839	794	50	18.850	» achitate
	1059	59	966	46	5	2135	» rămasiță

Lucrări executate pe șoselele județene

1). 11.370 m. liniari terasamente reparate.—2). 9154 m. cubi pietriș transportat. — din care 8401 m. cubi așternut.—3). 92745 m l. șanțuri reparate.—4). 80595 m. liniari acostamente reparate.—5) 1 pod construit.—6). 10 poduri reparate.—7). 11 podețe reparate.—8) 75 m. liniari diguri reparate

d). Situația zilelor de prestație pe șoselele Vecinale

Zile cu :	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	44.420	1150	30.710	2455	205	78.940	Zile afectate
	30.832	1022	27.589	2304	150	70.897	» achitate
	4588	128	3121	151	55	8043	» rămasiță

Lucrări executate pe șoselele Vecinale

a). Lucrări din nou

1). 80 m. c nisip transportat și așternut pe 80 m. l.

b). Reparațiuni

1).—69.846 m. l. terasamente,—2) 33.538 m. c. pietriș transportat din care 32567 m. c pietriș așternut,—3). 317075 m. l. șanț reparat,—4). 178300 m. l. acostamente reparate.—5). 5 poduri construite,—6). 16 poduri reparate.—7). 27 podețe construite,—8). 174 podețe reparate,—9). 480 m. l. diguri construite și 1276 m. l. diguri reparate.

e). Situația zilelor de prestație pe șoselele Comunale

Zile cu :	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	57.455	2395	39.350	2525	165	101.890	Zile afectate
	49.240	2107	34.173	2383	120	88.023	» achitate
	8215	288	5177	142	45	13.867	» rămasiță

Lucrări executate pe șoselele Comunale

a). Lucrări din nou

1). 1410 m. l. terasamente.—2). 400 m. l. pot.—3). 72 m. c. pietriș transportat, din care 72 m. c. așternut.—4). 70 m. c. nisip transportat și așternut.

b). Reparațiuni

1). 64.958 m. l. terasamente,—2). 40.651 m. c. pietriș transportat din care 40.471 m. c. așternut,—3). 458.655 m. l. șanțuri.—4). 272.349 m. l. acostamente.—5). 3 poduri construite,—6). 17 poduri reparate,—7). 80 podețe construite,—8). 248 podețe reparate,—9). 370 m. l. diguri construite,—10). 790 m. l. diguri reparate.

f). Șoselele județene pe care s'a făcut lucrări în anul 1910

- 1). Șoseala județeană Târgoviște Plocești cu ambrașamentul Monastirea Dealului.
- 2). » » Târgoviște Câmpu-Lung,
- 3). » » Târgoviște Găești Giurgiu.
- 4). » » Târgoviște Butiman cu ambrașamentul Bujoreanca Ochi' l Boului.

g). *Sosetele Vecinale pe care s'au făcut lucrări în anul 1910*

1). Târgoviştea. Moara Tremurici, Gura Ocnişei-Ocnişă, Colibaşi, Gara Nucet Cazacii-Racoviţa-Hăbeni Bucşani-Adâncă, Gara Titu Braniştea Modul Petrache-Bolovani Cornăţel-Dobra Gheboia Finta-Frasinu Postârnac, Gara Ghergani-Colac Cojasca, Ambraşamentul Gara Ghergani Calea Naţională, Priseaca Vizureşti Ghimpaţi în linia Ghergani-Colac Cojeasca, Sălcuţa Boteni Conţeşti, Gara Titu Cornet-Odobeshti-Crov Pod Argeş Crov, Ramura Crov-Potlogi Găiseni Floreşti, Braniştea Dâmboviţa Gara Titu, Gara Titu-Plop Tomşani Căstani Meri spre Dragodana, Târgoviştea-Colan-Văcăreşti-Băjeşti Perşinari Gura Şuţei Pruduleşti Calea Naţională, Ambraşamentul soselei vecinale Târgoviştea Văcăreşti-Băjeşti dela Băjeşti-Cazaci la Mircea Vodă în Calea Naţională Fundata Târgoviştea, Crângurele de Jos.-Pătroaia, Viişoara Dragomireşti Coadă Butoiului Ludeşti Hulubeşti-Valea Caselor-Valea Mare Halta Pătroaia, Petroşiţa Runcu-Râu-Alb-Petrari Isoarele în soscaua Judeţeană Târgoviştea Câmpu-Lung, Ambraşamentul Gura Bărbuleţului Bărbuleţ, Târgoviştea-Şotânga Brăneşti Pucioasa, Doiceşti Glodeni, Grajdurile-Viforâta Arinoasa în Calea Naţională Târgoviştea Petroşiţa, Hula Priseaca,

Teişu Hula, Ghergani-Lunguleţ, Târgoviştea-Mahalaua Valea Voivozi Mănăstirea Gorgota cu Ambraşamentul Andronescu şi Dărmănescu, Lucieni Mislă-Cobia Găeşti, Pucioasa Vâlcana Petrari, Bezdead Buciumeni-Ţâţa, Serbăneşti Vârfuri-Valea Lungă Colibaşi Moreni de Prahova, Mahalaua Răzvad, Văcăreşti Părul Rotund Lazuri cu Ambraşamentul Văcăreşti Gara Văcăreşti, Gheboeni Şotânga, Dragomireşti Butoiu, Căndeşti din Vale-Boţeşti Dobreşti Olari Măneşti Tătarani Priboiu Căndeşti Gemenea Gara Nucet Băleni, Hula Ungureni Măneşti Scheiu Bogaţi spre Gara Leurdeni; Brezoarele Slobozia Moara Podu Barbierului Ghimpaţi-Serbăneşti-Poduri Miculeşti Bela Bezdead Ocina Ludeşti Teleşti Scheiu de Sus spre Căndeşti din Deal.-Braniştea Ghineşti.-Ulieşti Croitori, Perşinari Sperieţeni Burduca Cuparu în calea Naţională Bucureşti Piteşti, Gara Lăculeţe Vâlcana Pandeli Gura Vâlcăni la Vâlcana de Jos Puţurele de Iod.-Arsurile de Cobia Catanele Gura Fii.-Teleşti Bogaţi.-Mierea dintre Priseaca şi Teişu.-Valea Lungă de Prahova Puturos Proviţa.-Bucşani Mărceşti Gheboia.—Petroşiţa Moreni.

Sosetele Comunale pe care s'au făcut lucrări în anul 1910

Grigore Măican Preot Ion Ioan, Hanu Popescu Calea Naţională.-Cornetu.-Mierea.-Doiceşti Dolani.-Săteni Calea Naţională.-Lăculeţele Glodeni.-Principala din cătunul Teişu.-Siliştea Sticlăria.-Butoiu de sus.-Valea Dadei.-Miloseşti, Năneşti Greci spre Măneşti-Dorobănteii, Popaşti-Glâmbocelu—Valea Zămbului—Valea Mori—Udreşti—Viea Surpata Strâmb—Hulubeşti Strâmbu—Cătunul Hulubeşti—Socet Suseni Finta, Socet Cocos—Socet Ibriean Frasin Cojasca Ghimpaţi—Cojasca Fântănele şi Canalul—Bojoreanca Peenari Dăneşti—Cătunul Hodărăşti Postârnac—Bojoreanca Tătarăi—Tătarăi Ologeni Ciocănari—Satu nou Ologeni—Ibriean Frasin Cornăşti spre Cristeasca Frasinu Biliureşti—Paiceşti Bolovani Crângaşi—Bolovani Cuza Vodă Băneşti—Cornăţel Cocos spre Biliureşti—Slobozia Călugăreni—Băleni Cornăţel, Conţeşti sus Jos Halta Conţeşti—Conţeşti de Jos Călugăreni—Brăteşti de sus Calea Naţională—Ghineşti Nucet—Nucet Olari Gura Şuţi, Mircea Vodă Cantonu Căi Ferate cantonu No. 4 Sărei, cârciuma lui Vişan—Satu nou Siliştea Răciu—Gura Şuţei Sperieţeni—Mavrodol Bălteni Heleşteu—Bălteni Stăneşti—Băldana Brezoarele—Vizureşti Ursiceni—Titu Fusea—Plop Săveşti—Podu Rizi—Scoală nouă—Măsneni Sălcuţa—Mărunţişu Posta—Mărunţişu de Tit—Bucuroaia Calea Naţională—Costeşti Deal Calea Naţională—Iorguleşti—Şerban Vodă—Mi-

treşti Maluri Stubei—Fieni Runcu—Puţu de Iod—Gura Bizdidelului—Moreni Musţelu—Petroşiţa Pucioasa—Buciumeni Valea Leorzi—Buciumeni Petroşiţa—Runcu Fieni—Meri Cojocar, Poroinica Tetcoi Gara Mătasaru—Mogoşani Păneşti Tetcoi—Zăvoiu Orbului spre Chirca—Mătasaru Gara Mătasaru—Creţuleşti Păneşti Mogoşani—Odaia Turcului—Mătasaru Picior de Munte—Popeşti şi Armeneşti—Odobeshti Strâmbanu—Văcăreşti Serdanu—Vlăsceni—Româneşti Cărpeneşu—Potlogi Vlăsceni—Podeni Romaneshti Poiana—Văcăreşti Potlogi—Cărpeneşu, Crov Voineşti Miuleşti—Voineşti Odobeshti—Priseaca Geangoeshti—Colan Udreşti Ulmi—Bungetu—Văcăreşti Ciurari—Răciu Ciurari—Cristoasa Mlăcile—Teodoreşti valea Teodoreşti Bărbuleţ—Iuguleşti Petrari—Râu Alb Bărbuleţ, Ioneşti Puntea Greci—Petreşti de Greci Broşteni—Coadă Isvorului—Serdan Lunguleţ Poenele—Lunguleţ Conţeşti—Poenele Româneşti, Dâmboviţa Podu Bragadir Calea Naţională—Şerdan Boteni—Brezoarele Băldana—Boţeşti Greci Tătarani—Boţeşti Valea Mare—Fântâna de Piatra Dragomireşti Ungureni—Cojoi Vişeneşti—Valea Rea Cărlăneşti Stateşti—Pătroaia Găeşti—Baloteasa Pătroaia—Crângurele de Sus Pătroaia—Ioneşti Răteşti—Puntea de Creci—Ioneşti Morteni Bârlog—Morteni Ciupa Silivitreanca—Cătunul Vultureanca—Cacova Drăghiasca—Pătroaia Deal Ciupe Mavrodol Ciupa

Mănciuleasa în sos. Ionești Rătești—Crângurele de Jos Potlogeni Vale—Crângurele de sus—Patroaia—Bădulești Rătești Crângurele Ungurani Râncăcioc—Giangioești Priseaca—Lucieni Ciurari—Mogoșești Moara—Suța Răciu—Boboci Pădureni—Crăciunești gura Forcului Burdușani, Calugăreni Frasenu Deal—Sărei cu plecare din Frasenu Vale spre Frasenu Deal—Bărbulești Gura Foi—Mihăești—Rătești Bădulești—Glâmboceta Bântău—Glâmboceta Cotu Mălului Halta Patroaia—Calugărița Baloteasca—Gura Foi

Bunbuia—Valea Mare Saru—Valea Caselor Saru Stratonești—Vailor Mari Băsești—Valea Caseilor Gârteni—Linia Biserici—Săcueni—Comișani Hăb ni—Matracana Dimoiu—Hăb ni Comișani, Săcueni Buceșani—Săcueni Gura Ociței—Adârcă Gura Ociței—Gorgota Ștubee Maluri—Gura Puturosului Vișinești Ursei—Vișinești Cojoi Vârfuri—Răzvadu Gura Ociței Schela—Mănăstirea Dealului Gorgota—Răzvadu valea Socol Gorgota—Gura Ociței Săcueni—Podul Mihai Bravul Mănăstirea Viforâta.

Procentul zilelor de prestație achitate în natură pe 1910

REZUMAT

pe plăși și pe categorii de zile

No. curent	NUMIRBA PLAȘILOR	Procentul Zilelor achitate în natură					Total
		Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	
1	Plasa Pucioasa	73	87	72	80		73
2	» Bezdead	84	87	79	83	33	83
3	» Bilciurești	95 s	91 s	97 s	97 s	87 s	96 s
4	» Bogăți	91 r	96 r	87 r	81 r	100 r	84 r
5	» Brănești	81 u	84 u	74 u	60 u		79 u
6	» Cazaci	92 s	100 s	88 s	95 s	88 s	90 s
7	» Găești	88	81	85	95	66	87
8	» Ghergani	96 l. a	81 l. a	93 l. a	98 l. a	100 l. a	94 l. a
9	» Potlogi	98 l.	97 l.	98 l.	95 l.	100 l.	98 l.
10	» Târgoviște	82	85	84	92	27	83
11	» Titu	94	91	95	98	83	95
12	» Voinești	80	76	81	82	100	81
		88%	88%	88%	94%	75%	88%

Comparație între procentul zilelor de prestație pe anii 1909—1910

	Procent ne zile achitate cu					Total
	Palmele	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	
Procentul general pe 1909 . .	94 sută	90 sută	94 sută	95 sută	75 sută	94 sută
» » pe 1910 . .	88 la sută	88 la sută	88 la sută	94 la sută	75 la sută	88 la sută
Diferența în minus pe 1910 . .	6%	2%	6%	1%	—	6%

Rămășița și încasări în bani din prestații pe anii dela 1904 și până la 1909 inclusiv

în intervalul de la 31 Martie 1910 și până la 1 Ianuarie 1911

	EXERCITIILE													
	1904		1905		1906		1907		1908		1909		Total	
	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.	Lei	B.
Debitul dat la încasat	7300	90	6748	85	18353	65	18166	37	32569	38	37672	28	120877	43
Suma încasată până la 1 Ianuarie 1911	1555	80	2073	55	7318	39	5552	60	12593	57	20907	80	50001	11
Rămășița	5745	10	4675	30	11035	26	12613	77	19975	81	16765	08	70876	32

PROIECTE INTOCMITE

A. Poduri

a) CONSTRUCȚII DIN NOU

- 1). Pod peste apa Neajlovu Km. 4—5 pe soseaua Petrești—Broșteni—în curs—în regie.
- 2). Idem pentru construcțiunea podului de lemn peste apa Salomița în dreptul Comunei Brănești—în curs—Regie.

b). RECONSTRUCȚII

- 1). Reconstrucțiunea a două poduri pe soseaua vecinală Viișoara Coada Butoiului—Valea Mare Halta Pătoraia, unul peste apa Valea Mare la km. 37—570 și cel d'al doilea peste apa Voia km. 41—507—E—A
- 2). Reconstrucțiunea podului peste apa Tisa km. 3—100 pe soseaua Oura Bărbuleț—Bărbulețu. In. C. A
- 3). Reconstrucțiunea podului peste Valea-Leurzi, Comune Țâța reparat radical Regie.

c). REPARAȚIUNI:

- 1). Reparatul podului la km. 16+000 pe soseaua județeană Târgoviște Ploiești—E A
- 2). Idem idem la km. 13+340 idem A. E.
- 3). Reparatul podului peste apa Slănicu, soseaua Gura Ocniți—în curs Schela A.
- 4). Reparatul podului peste apa Tinoasa soseaua Gara Mătăsaru-Poroinica E în Antrepriză.

B. Podete

a). CONSTRUCȚII DIN NOU

- 1). Podet de beton armat pe Aleia Monast. Dealu km. 2+500—N.
- 2). Punte de stejar peste Valea Căinelui Comuna Vulcana-Băi E R
- 3). Construcțiunea unui tub de beton pe soseaua Vulcana Pandele-Vulcana Băi E R
- 4). Idem pentru construcțiunea unui pod de piatră boltit pe soseaua Petroșița E Moroeni km. 117+418 R E

b). RECONSTRUCȚII

- 1). Reconstrucțiunea podețului peste apa Resvedanca soseaua județeană Târgovește Ploiești km. 13+265 In C. A
- 2). Reconstrucțiunea podețului de pe soseaua Gura Ocniți Schela A în curs.

c). REPARAȚIUNI

- 1). Reparatul podețului peste Iazul Morilor punctu Moara Tremurica soseaua vecinală Târgoviștea Nisipurile A E

c). APROVIZIONĂRI DE MATERIALE PENTRU REPARATUL PODURILOR ȘI PODETELOR

- 1). Aprovizionarea de materiale pentru puntea de pe Râul Dâmbovița punctul Capu Coastei E R
- 2). Aprovizionări de materiale pentru facerea a trei spargheți soseaua Bilciurești Ibrăni

3). Idem idem pentru doi spargheți pe aceiaș sosea N.

4). Aprovizionare de materiale pentru construcția a trei poduri și un podeț Comuna Vulcanu Satul Cucuteni. N.

5). Aprovizionare de materiale pentru reparație de poduri și podețe distruse de inundații E.

6). Aprovizionare de materiale pentru podul de la punctul Petre Ciobanu. șoseaua Perșinari-Produlești km. 30+986—in curs R.

d). APARĂTORI, PARAPETE, EPIURI

1). Aparători pe șoseaua comunala Ionești Rătești km. 2+500 N.

2). Construcție de epiuri pe șoseaua județeană Târgoviște Plocești I. C. R. km. 11—12.

3). Construcție de parapete pe șoseaua județeană Târgoviște Câmpu-Lung la km. 5+650 și 22+200 I. C. A.

4). Construcție de diguri și epiuri în Comuna Tatarani N.

e). APROVIZIONĂRI DE PIETRIȘ

1). Proiect pentru aprovizionare de pietriș pe Acela Monast. Dealu A. la km. 0+260—2+500 E.

2). Idem, idem pe șoseaua județeană Târgoviște-Butuman. E. A.

3). Idem, idem, idem la km. 44—45+800 N. A.

4). Idem, idem pe șoseaua Târgoviște-Găești Giurgiu km. 1—32 E. A.

5). Idem, idem pe șoseaua Târgoviște Câmpu Lung km. 4—6 și 15—16 In. C. A.

6). Idem pe șoseaua Gura Oeniș, Schela km. 1—1+500 E. R.

7). Idem, idem pe șoseaua Schela spre Morreș km. 0—600—in curs A.

8). Idem, idem pe șoseaua vecinală Gara Titu Crovu km. 4—6 E. A.

9). Aprovizionare de pietriș pe șoseaua Vecinală Colan-Vacărești-Perșinari Produlești dela km. 3—7 In curs A.

10). Idem, idem pe șoseaua Ludești Piscu Ovezca km. 20+500—21 E. A.

11). Idem, idem pe șoseaua Gara Ghergani-Bilciurești km. 7—9 In curs A.

12). Idem, idem pe șoseaua Colan Vacărești-Perșinari Produlești km. 10—12+500 în curs.

13). Idem, idem pe șoseaua vecinală Butoiu Dragomirești km. 18—21 N.

f). DIFERITE PROIECTE

1). Construcție de rigole pe Calea Națională în Com. Podu Barbierului în curs. R.

2). Pavaj la intrările în curțile locuitorilor din Pucioasa E. R.

G). PROIECTE DE ȘCOLI

a). Proiecte din nou

1). Proiect pentru construcțiunea Localului de școală cu două sale de clasă din comuna Barbulețu.

2). Idem, idem al școlii de Meserii din comuna Bilciurești E.

3). Idem pentru adaugirea unor camere la școala de Meserii Bilciurești.

4). Adăugirea unei sale de clasă la școala din Comuna Bolovani.

5). Idem, idem la școala din Comuna Braniștea satu Podu Rizi.

6). Idem, idem la școala din Comuna Cazaci.

7). Idem pentru Local de Școală cu două sale de zid în Comuna Căndești.

8). Idem, idem, idem în Comuna Cojocaru.

9). Idem, idem, idem în Comuna Crângurile.

10). Idem, idem în Comuna Gura Oenișei.

11). Idem, idem, cu una sală în Com. Ionești.

12). Idem, idem, idem în Com. Gura-Oenișei.

13). Idem, idem, idem în Comuna Mărcești

14). Idem cu două sale de clasă în comuna Odobești.

15). Idem, idem în Comuna Serdanu.

16). Idem idem idem în Comuna Șotânga.

17). Idem idem idem în Comuna Schiau.

18). Idem idem idem în Comuna Tâța.

19). Idem idem idem în Comuna Vișorâta.

b). Reparațiuni de școli.

1). Proiect pentru reparațiunea școlii din Comuna Dragodana satul Cuparu.

2). Reparațiunea școlii din com. Ghergani.

3). Reparațiunea școlii din comuna Greci satul Petrești E.

4). Reparațiunea școlii din comuna Ilăbeni satul Racovița.

5). Reparațiunea școlii din com. Jugureni E.

6). Idem idem din comuna Mănești

7). Idem, idem a școlii din com. Podu Barbierului.

8). Idem idem idem din comuna Săcueni Satu Adâncă.

H). PROIECTE DE JUDECĂTORII

a). Construcții din nou

1). Proiect pentru construcția Judecătoriei cu locuința de Judecător în comuna Besdeadu.

2). Idem idem de judecătorie și Administrație de plasă în comuna Ghergani.

3). Idem idem de judecătorie, administrație de plasă și Primărie în comuna Vaile-Unite.

I). PROIECTE DE PRIMĂRII**a). Construcții din nou**

- 1). Proiect pentru construcția unei Primării în comuna Cornești.
- 2). Idem idem Finta
- 3). Idem idem Gemenea
- 4). Idem idem Ghergani
- 5). Idem idem Cireci
- 6). Idem idem Mătășaru E.
- 7). Idem idem Runcu
- 8). Idem idem Vizurești

b). Reparațiuni.

- 1). Proiect pentru reparațiunea Primăriei din comuna Cazaci
- 2). Idem idem idem Comișani
- 3). Idem idem idem Doicești
- 4). Idem idem idem Gura Ociști
- 5). Idem idem idem Jugureni [în curs]
- 6). Idem idem idem Ludești

L). DIFERITE CONSTRUCȚII**a). Construcții din nou.**

- 1). Construcția unei Clopotnițe la Biserica din comuna Gemenea satul Bratulești.
- 2). Construcția unei clădiri pentru Bufet la Hypodromul Județului. Târgoviște.
- 3). Proiect typ pentru construcție de Grajduri și Remize la Spital
- 4). Proiect pentru Construcția unei Magazii la Judecătoria din comuna Ghergani.
- 5). Proiect typ pentru construcția de Marchize la Intrările Infirmeriilor.
- 6). Idem pentru facerea din nou a unor chilii la Monastirea Viforâta.

b). Reparațiuni:

- 1). Proiect pentru reparația invelitoarei chililor Monast. Viforâta.
- 2). Reparația Infirmeriei din com. Băleni.
- 3). Reparație la Spitalul din orașul T.-Viște.
- 4). Idem din Găești
- 5). Idem Voinești
- 6). Idem la Prefectura Târgoviște
- 7). Proiect pentru reparațiile necesare la Localul Companiei de Geandarmi din Târgoviște.

M. PROIECTE DE ÎMPREJMUIRI

- 1—Împrejmuirea cimitirului din com. Bucșani
- 2—Idem la Școala din com. Podu Bârbierului
- 3—Idem idem idem Pătroaia
- 4—Idem a terenului destinat Poștei din Pucioasa

- 5—Idem a Dispensarului din com. Bilciurești
- 6—Idem idem Pucioasa
- 7—Idem a Infirmeriei din comuna Brănești
- 8—Idem idem Doicești
- 9—Idem idem Bogăț
- 10—Idem idem Mătășaru
- 11—Idem idem Picior de Munte

N) PROIECTE DE MOBILIER

- 1—Proiect pentru înființare de Mobilier la școala din com. Jugureni
- 2—Idem idem Podu Bârbierului
- 3—Idem la Primăria din comuna Pucioasa
- 4—Idem pentru Localul de Tribunal din Târgoviște

Lucrări executate.**A. Poduri și podețe, reparațiuni, aprovizionări.****a. EXECUTATE PÂNĂ ANTREPRIZĂ.**

- 1.— Reconstrucția a două poduri pe soseaua vecinală Vișoara—Coala Butoiului, Valea-Mare, Halta Pătroaia, unul peste Valea-Mare, k. 37+570 și celalt peste apa Voia km. 41+507.
- 2.— Reparatul podului de pe soseaua Târgoviște-Ploești km. 16+000.
- 3.— Idem, idem, idem la km. 13+340.
- 4.— Reparatul podului peste apa Tinoasa, soseaua Gara Mătășaru-Poroinica.
- 5.— Reparatul podețului peste Iazu Morilor, soseaua vecinală Târgoviște-Nisipuri—Gura-Ociști, punctu Moara-Tremurici.
- 6.— Aprovizionarea de pietriș pe Aleia Monastirea-Dealul, k. 0+260—2+500.
- 7.— Idem, idem, pe soseaua județeană Târgoviște-Butimanu.
- 8.— Idem, idem, pe soseaua județeană Găești-Giurgiu, k. 1—32.
- 9.— Idem, idem pe soseaua vecinală Gara Titu-Crovu.
- 10.— Idem, idem pe soseaua Ludești-Piscu-Ovezea, km. 20+500—21.

b). EXECUTATE ÎN REGIE.

- 1.— Reparația podului peste Valea-Leurzi, comuna Țâța.
- 2.— Punte de stejar peste Valea-Câinelui, com. Vulcana-Băi.
- 3.— Construcțiunea unui tub de beton pe soseaua Vulcana-Pandele—Vulcana-Băi.
- 4.— Idem pentru construcția unui podeț de piatră boltit pe soseaua Petroșița-Moroeni km. 117+418.
- 5.— Aprovizionarea de materiale pentru pun-

tea de pe râul Dâmbovița, punctul Capul Coastei.

6.— Aprovizionarea de pietriș pe soseaua Gura-Ocniței—Schela, km. 1—1 + 500.

7.— Pavaj la intrările în curțile locuitorilor din Pucioasa.

In curs de executare.

A. Poduri, podețe, reparațiuni și aprovizionări.

a). PRIN ANTREPRIZĂ.

1.— Reconstrucția podului de peste apa Tisa, pe soseaua Gura-Bărbuleț-Bărbulețu, km. 3+100.

2.— Reparatul podului peste apa Sălanicu, soseaua Gura-Ocniței—Schela.

3.— Reconstrucția podețului peste apa Răzvedeanca, soseaua județeană Târgoviște—Ploești, km. 13 + 265.

4.— Reconstrucția podețului de pe soseaua Gura-Ocniței—Schela

5.— Construcție de parapete pe soseaua județeană Târgoviște — Câmpulung 5 + 650 și 23 + 200.

6.— Aprovizionare de pietriș pe soseaua Târgoviște—Câmpulung km. 4—6 și 5—16.

7.— Idem, idem pe soseaua Schela la Moreni km. 0—600.

8.— Aprovizionare de pietriș pe soseaua vecinală Colan—Văcărești—Perșinari—Produlești, km. 3—.

9.— Idem, idem, pe soseaua gara Ghergani—Bilciurești, km. 7—9.

10.— Idem, idem, pe soseaua Colan—Văcărești—Perșinari—Produlești la km. 10—12 + 500.

b). IN REGIE.

1.— Pod de lemn peste apa Ialomîța, com. Branesti.

2.— Idem, idem, peste apa Neajlovu, soseaua Petrești—Broșteni.

3.— Aprovizionare de materiale pentru podul dela punctul Petre Ciabanu, sos. Perșinari—Produlești, km. 30 + 986.

4.— Construcție de cipiuri pe soseaua județeană Târgoviște—Ploești, km. 11—12.

5.— Construcție de rigole pe calea națională în comuna Podu-Bărbierului.

Localuri de adărire conduse de Serviciul Tehnic.

A. Localuri complet terminate.

a). JUDECĂTORII.

1.— Judecătoria și Administrație în comuna Ghergani.

b). ȘCOALE.

1.— Școala de meserii din comuna Bileurești.
2.— Adăugirea unei sale în comuna Belovani.
3.— Idem, idem în comuna Branștea, Satul Podu-Rizi.

4.— Idem, idem în comuna Căzaci.

5.— Idem, idem cu două sale în comuna Cătunu.

6.— Idem, idem, Finta.

7.— Idem, idem, Cojasca.

8.— Idem, idem, Tatarai.

9.— Idem, idem, Habeni.

10.— Idem, idem, cu patru sale Bogăți.

11.— Idem, idem, cu două sale Săcueni.

12.— Idem, idem, Răzvadu

13.— Idem, idem, cu cinci sale de clasă Podu-Bărbierului.

14.— Idem, idem, cu două sale Moșteni.

15.— Idem cu una sală de clasă Cornățelu.

16.— Idem, idem cu două sale Mogoșani.

17.— Idem cu una sală, Ciupele.

c). PRIMĂRII.

1.— Local de Primărie în comuna Mătășaru.

2.— Idem, idem Vulcană Pandele.

d). DIFERITE CONSTRUCȚII.

1. Construcția unei clădiri pentru bufet de la hipodromul județului.

2.— Magazie la judecătoria Ghergani.

3.— Reconstrucția învelitoarei dela chiliile Monast. Viforâta.

e). REPARAȚIUNI.

1.— Reparația Intirmeriei din comuna Băleni.

2.— Reparația Primăriei din comuna Căzaci.

3.— Reparația școalei din comuna Ghergani.

4.— Reparația școalei din comuna Greci satul Petrești.

5.— Reparația Primăriei din comuna Gura-Ocniței.

6.— Reparația școalei din com. Jugureni.

7.— Reparația Primăriei din com. Jugureni

8.— Reparația Primăriei din com. Ludești.

9.— Reparația școalei din c. Podu Bărbierului

10.— Reparația școalei din comuna Săcueni Satul Adâncă.

11.— Reparația spitalului din Târgoviște.

f) Imprejurări :

1.— Imprejurarea terenului destinat Poștei Pucioasa.

2.— Imprejnuirea terenului școalei din comuna Uliești.

3.— Idem a Dispensarului din com. Pucioasa

4.— Idem — — Bilciurești

5.— Idem a Infirmeriei din com. Brănești

6.— Idem — — Doicești

7.— Idem — — Bogăți

8.— Idem — — Picior de Munte

9.— Idem — — Mătasaru

g). *Mobilier :*

1.— Mobilierul școalei din comuna Jugureni

2.— Idem — — Podu Bârbierului

3.— Idem a Primăriei din comuna Pucioasa

B. LUCRĂRI ÎN CURS DE EXECUȚARE

a). *Judecătorii :*

1.— Judecătoria din comuna Besdeadu

2.— Judecătoria, Administrația și Primăria din comuna Vaile Unite.

b). *Școli :*

1.— Școala cu două sale în com. Gura Oeniți

2.— Idem cu una sală de clasă în comuna Mărcești.

3.— Idem cu două sale de clasă în comuna Oubestți

4.— Idem, idem — — Serdanu

5.— Idem, idem — — Șotânga

6.— Idem, idem — — Vârfurite

7.— Idem cu trei sale de clasă — — Moroeni

8.— Școala cu două sale de clasă în comuna Lungulețu

9.— Idem cu trei sale — — Râu-Alb

10.— Idem cu două sale — — Crângurite

c). *Primării :*

1.— Primăria comunei Finta

2.— Idem Ghergani

3.— Idem Vizurești

4.— Idem Bădulești

5.— Idem Bâldana

A). Căi Naționale.

În județul Dâmbovița sunt două căi Naționale și anume :

1.— *Calea Națională București—Pitești*, traversează județul Dâmbovița în partea de sus, între kilometrele 32 și 89, adică între satul Fundata de Bâldana și Calugărița de Glâmbocata,—partea de sosea coprinsă în județul Dâmbovița, are o lungime de 57 kilometri.

2.— *Fundata—Târgoviște—Sinaia*, are o lungime de 106 kilometri.

Ambele Căi Naționale au o lungime totală de $57 + 106 = 163$ kl.

Căile Naționale sunt întreținute de stat.

Petrișul pentru buna întreținere, se aprovizionează de către Ministerul L. P. prin antreprenori, precum și construcțiunea tuturor lucrărilor de artă, ca poduri, podete, apărători, etc.

Personalul căilor Naționale, este următorul care aparține de Minister.

1. Inginer	1
2. Ajutor inginer	1
3. Conducător	1
4. Picheți	4
5. Șefi cantonieri	6
6. Cantonieri	87
Total	100

Rolul personalului tehnic pe căile Naționale.

a.— *Cantonieri*, formează personalul muncitor.

Cantonierii au datoria, de a îngriji de petrișul aprovizionat,— de a așterne petrișul pe unde necesitatea cere, pe patul soseli, de a da scurgere apelor din plozi și topiri de zăpezi, după sosea,— de a astupa gropile și fagașele după patul soseli, de a curăți praful în timp de uscăciune și noroi în timp de plozi și umezeli— a curăți și ține în bună stare șanțurile soseli, a face gropi pentru plantații și a îngriji de plantații,— și în fine a îngriji ca porțiunea de sosea ce este încredințată fiecăruia să fie în cea mai bună stare de întreținere, în tot timpul.

b.— *Șefi Cantonieri*, supraveghează zilnic pe cantonieri să fie pe sosea și să nu lipsească,— indicându-le ce trebuie să lucreze, dându-le explicațiuni asupra lucrărilor ce au de făcut,— observând lucrările făcute ca cantitate zilnică și în fine observă ca cantonierii să-și facă datoria și să îngrijească fiecare de porțiunea de sosea ce 'i este dată.

c.— *Picheți*, au datoria de a supraveghea pe cantonieri și pe șefi cantonieri, să-și facă datoria, fiecare în rolul său de activitate,— a observa ca petrișul aprovizionat, să se întrebuițeze potrivit cu necesitatea și în mod rațional.

Mijloacele de întreținerea soselelor.

Căile de comunicație din întreg județul sunt de două feluri :

1).— Căi Naționale.

2).— Căi Județene.

— a primi și a da ordinele primite de la șefii săi, — a îngriji de plantațiile soselei, — a îngriji de cantoane și de uneltele cantonierilor, a raporta șefilor la timp orice necesitate s'ar ivi în secția sa, a îngriji și raporta numărul grămezilor de petriș rămase în ființă pe sosea, — a regula aprovizionarea noului petriș, etc.

d.— *Conducătorul*. El are supravegherea întregului personal de cantonieri șefi, cantonieri și piccheri, — a ridica schițe de plan și a face nivelmente, pentru noi construcțiuni de poduri și podețe pe căile Naționale, canalizări, a supravegherea de aproape executarea lucrărilor de artă, — a face sondaje unde se cere, a lua orice măsură la bunul mers al întreținerii șoselelor, etc.

c.— *Inginerul ajutor*. Dresează proiecte pentru lucrări de artă, ca poduri, podețe, aparători, etc., — ajută pe conducător în conducerea lucrărilor când lucrările sunt în număr așa că conducătorul nu le poate cuprinde singur pe toate în același timp, — dresează proiecte pentru aprovizionări de pietriș, etc.

f.— *Inginerul șef*. Are conducerea și supravegherea generală a personalului și a lucrărilor, — are datoria a inspecta cel puțin o dată pe lună căile Naționale, spre a se încredința personal de buna stare a șoselelor și de cum personalul interior și a făcut datoria, a inspecta executarea lucrărilor de artă, — a regula diferențe dintre inferior unde se ivește, a face numiri și depărțări din serviciu în personalul inferior, a aplica pedepse acelor care se dovedesc că deviază de la datorie, — a verifica proiectele întocmite pentru lucrări de artă, — a însoți pe inspectori în recepții de pietriș și diferite lucrări, sau a le face singur, în împrejurări când inspectorii nu pot lua parte, — a ține corespondențe cu întreg personalul liniilor, etc.

B. Căi sau drumuri județene.

Drumurile județene sunt de trei categorii.

- 1.— Sosele județene
- 2.— Sosele vecinale
- 3.— Sosele comunale

Mijloacele de întreținerea drumurilor județene sunt:

- I — Zile de prestație
- II — Fonduri bănești
- III — Personalul de întreținere

I). Mijloace în zile de prestație

Sursa principală din care se întreține întreaga rețea de șosele din județ, sunt zilele de prestație,

S'a arătat mai sus, că anul trecut au fost înscrise în soluri următorul număr de zile:

Zile cu palmele . . .	112.790
Zile cu vitele . . .	<u>89.025</u>
Total . . .	201.815

Din care s'a lucrat în natură:

Zile cu palmele . . .	98.928
Zile cu vitele . . .	<u>78.842</u>
Total . . .	177.770

Adică un procent de 88 %

Cu cele 98.928 zile de prestație cu palmele, s'au făcut terasamente noi, s'au îndreptat paturi de șosele deteriorate, s'au destupat și făcut din nou șanțuri de șosele, s'au astupat gropi și făgașe în paturile șoselelor, — s'a așternut petriș, s'a întrebuițat la reparațiuni de poduri și podețe, la aparători, la lucrări de edilitați, — și în genere unde trebuința a cerut și în conformitate cu legea drumurilor.

Cu cele 78.842 zile, cu vitele, afară de alte lucrări necesarii șoselelor:

S'a aprovizionat pietriș . . .	83.343 m. c.
Pietriș rămas rezervă din 1909	904 m. c.
Pietriș aprovizionat cu fonduri bănești	<u>643 m. c.</u>
Totalul pietrișului pe 1910 .	84.890

Volumul de 84.890 m. c. de pietriș aprovizionat anul trecut 1910 pe șosele, s'a așternut pe o lungime de șosele de 312 kil.

Din această expunere, reese că din 2000 kil. de șosele viabile, cu mijloacele de care se dispune, nu se pot întreține anual de cât 300 kilometri, restul de 1700 kilometri rămân anual neîntreținuți.

II). Mijloace bănești

După cum s'a arătat mai sus, în bugetul drumurilor a fost înscrise sumele următoare:

Bugetul ordinar	225.600—00
Bugetul extraordinar	<u>52.251—89</u>
Total	277.851—89

Din această sumă 50.000 s'a dat Statului pentru construcția podului de beton armat peste Argeș, pentru Ionești. Din restul de lei 227.851—89 partea cea mai mare s'a întrebuițat după buget, și după tabloul de repartitia fondurilor bugetare, cu aprobarea Prefecturii și a Ministerului, — iar o parte va rămâne ca economii.

III). Personalul Serviciului tehnic

Personalul serviciului tehnic pe anul 1910 a fost următorul

1.— Inginer Șef	—	1
2.— Inginer ajutor	—	1
3.— Conducători	—	4
4.— Piccheri	—	8
5.— Șefi cantonieri	—	22
6.— Cantonieri	—	<u>78</u>

Atribuțiunea personalului, s'a arătat în resumat, mai la început, pagina . . . adică: a supraveghea și controla facerea rolurilor de prestație la începutul fiecărui an.—a face chemări în scris și verbale, fiecărui locuitor înscris în roluri,—a însemna pe teren, locul și lucrul ce fiecare locuitor are de făcut,—a supraveghea aprovizionarea și așternerea petrișului, regularea patului șoselelor, și a sanțurilor.—astuparea gropilor și fagașelor pe patul șoselelor, dresarea tuturor proiectelor de orice gen. de poduri, podete, aparatori, nivelmente, planuri de situații, proiecte pentru lucrări din nou și pentru reparațiuni, a tot ce este local public, ca localuri ce țin direct de Prefectură și de Minister, —localuri de serate, locuința de învățatori,—primarii, spitale, dispensarii, infirmerii, locuințe de medici,—bisericici, împrejuriri la localuri sau terenuri publice,—sondaje.—supravegherea și conducerea, tuturor lucrărilor publice din județ.—faceri de situații, recepții, tablouri și lucrări statistice pentru Minister, etc. etc.

O paralelă

Intre personalul căilor Naționale și personalul drumurilor județene din acest județ.

- 1.—Pe căile Naționale pentru 163 kil. oameni de șosea sunt, după cum s'a arătat mai sus pag . . . sunt funcționari în total de . . . 100
- 2.—Pe întreaga rețea de 2000 kilometri de drumuri județene 114

a) Un conductor		Pe căile Naționale are de	Kilom.
		Îngrijit o porțiune de șosea de	163
		Pe drumurile județene	500
b) Un nichor		Pe căile Naționale în medie	41
		Pe drumurile județene iarăși în medie	250
c) Șefi cantonieri		Pe căile Naționale în medie	2
		Pe drumurile județene în medie	91
d) Un cantonier		Pe căile Naționale în medie	2
		Pe drumurile județene	26

Din această paralelă se poate vedea, câtă deosebire este între personalul Statului, după căile Naționale și personalul județului după rețeaua de drumuri județene.

Statul pentru 163 kilometri de șosea are un personal de 100 oameni și județul pentru 2000 kil. are 114 oameni.

Statul pentru 163 kil. are 87 cantonieri și județul pentru 2000 kil. are 78 cantonieri,—adică cu 10 mai puțin.

De notat:—că personalul Statului, afară de inginerul șef și de inginerul ajutor, cari snt comuni și Statului și județului, se ocupă exclusiv numai cu lucrările și întreținerea șoselelor, pe când, personalul județului, se ocupă cu foarte multe lucrări, extra-technice, adică care nu aparțin șoselelor,—cum sunt reparațiuni și clădiri din nou, de proiectat, condus, recepționat, de serate, primarii, judecătoria de ocoale, locuințe de judecători, de Ad. de plăși, de diriginți de școale, spitale, dispensarii, infirmerii, bisericici, împrejuriri, etc. etc.

Lipsa de mijloace pentru întreținerea rețelei drumurilor șoseluite

În județul Dâmbovița, s'a dat o întindere prea mare șoseluirii drumurilor de comunicații, șoseluirile s'au făcut sau după trebuință, sau după stăruință, fără însă a se urma după un plan general, întocmit cu chibzuință, în marginea mijloacelor de care s'a putut dispune, așa că nu se găsește nici o comună din județul Dâmbovița, unde rețeaua șoselelor din ținutul său, să nu depășească mijloacele de întreținere; la unele însă întinderea ce s'a dat șoselelor, atrece foarte mult mijloacele de întreținere, cum de exemplu se poate vedea la următoarele 10 comune:

1.—Comuna Colanu — are 45 kil. de șosea și mijloace de întreținere anual de	14500 kil.
2.—Idem Viforâta — 30 idem	14700
3.—Idem Dragodana — 25 idem	1
4.—Idem Vizurești — 16 idem	1
5.—Idem Cornești — 16 idem	1
6.—Idem Cojocaru — 15 idem	1
7.—Idem Picioar de Munte 13 idem	0+600
8.—Idem Gura-Ocniți 12 idem	0+800
9.—Idem Gura-Foi 11 idem	0+700
10.—Idem Aninoasa 10 idem	0+700
	<hr/>
	193 . . . 10 00

Din acest tablou reese, ca aceste 10 comune, au drumuri șoseluite în lungime de 193 Klm. și mijloace de întreținere, au numai pentru 10 klm.—și tot așa analizând, comună cu comună, găsim, după cum s'a arătat mai sus, că din rețeaua de 2000 kilm., nu sunt mijloace de întreținere de cât pentru 300 kil. și că rămân anual neîntreținute 1700 klm.

Cantitatea de Petriș

Estimare pentru întreținerea rețeli de 2000 klm. de drumuri șoseluite

Pentru o modestă întreținere, a rețeli de șosele din județul Dâmbovița de 2000 klm. ar necesita :

Să luăm cazul minimum de impetruire al unei șosele,—și anume : să presupunem că am așterne pe patul șoseli, un strat în grosime numai de 0, m. 05.—cel mai subțire strat care se poate așterne,—și să considerăm lățimea șoseli de 6 metri, partea de impetruit ar necesita, pe kilometru de șosea; 250 m. c.—iar pe întreaga rețea de șosele de 2000 kilm.

$$2000 \times 250 = 500.000 \text{ m. c.}$$

De unde spre a așterne numai un strat m. c. de 0,05 pe patul șoseli, ne ar necesita 500.000

Cu zile de prestații și cu bani s'au	
aprovizionat	83.980
Deficit	416.020

Așa dar, pentru cea mai subțire impetruire, avem 84.000 m. c. și ne mai lipsește încă însemnata sumă de peste 400.000 m. c.

Costul unui kilm. de cale de întreținere anuală la Stat și la Județ

A) La Stat

După expunerea Ministerului L.P. din 1908, un klm. de cale Națională costă anual :

1.—Petriș pentru întreținere . . .	520 lei
2.—Lucrări de artă	490 »
3.—Personal	510 »
Total	1520 lei

B) La Județ

1.—Întrețineri și lucrări de artă	321
2.—Personal	53
Total	374 lei

Cât ar valora în bani, întreținerea anuală a rețeli de 2000 kil. de șosea.

1.—Dacă am aplica costul unui klm. de șosea, cât costă pe Stat anual arătat mai sus de 1520 lei,—pentru 2000 kil. ar valora

$$2000 \times 1520 = . . . 3.040.000 \text{ lei}$$

2.—Dacă considerăm numai petrișul de 500.000 m. c. arătat mai sus, ca necesar anual pentru o modestă impetruire, în care nu intră nici personal nici lucrări de artă.—socotind m. c. în medie de lei 6,50 ar valora :

$$500.000 \times 6,50 = . . . 3.250.000 \text{ lei}$$

3.—Cu mijloacele de care dispune județul, nu se poate aproviziona anual, de cât, în cifră rotundă 84.000 m. c. socotit m. c. cu lei 6,50 valorează $84.000 \times 6,50 = . . . 550.000 \text{ lei}$

Această sumă, scăzută din media sumelor dela No. 1 și 2 adică :

$$3.040.000 - 3.250.000 = 3.145.000 \text{ lei}$$

Avem o diferență de $3.145.000 - 850.000 = 2.600.000 \text{ lei}$.

Pentru o slabă impetruire, pe lângă mijloacele de care se dispune astăzi, ar mai necesita, în cifră rotundă sumă de peste două milioane și jumătate, afară de personal și lucrări de artă.

Fondul sau Valoarea

Ce reprezintă drumurile șoseluite din județul Dâmbovița

1.—După calcule preliminare și aproximative, un klm. de șosea, costă 11.000.

Fondul sau valoarea ce prezintă rețeaua de 2000 klm. de șosea ar fi $2000 \times 11.000 = 22.000.000 \text{ lei}$.

2.—Dacă se consideră numărul zilelor de prestație, dela punerea în aplicație a legii drumurilor, din 1868 și până astăzi, precum și fondurile bănești întrebuințate, dau în medie anuală 540.000 socotite pe 42 de ani, ar valora . . .

$$540.000 \times 42 = . . . 22.684.000 \text{ lei.}$$

De unde fondul sau valoarea ce reprezintă rețeaua de 2000 kil. de șosea este între 22.000.000 și 24.000.000 lei.

DIAGRAMA

Mersul debitului zilnelor de prestație, pe categorii de zile, dela 1890 și până la finele luni lui Decembrie 1910.

Nimic nu poate arăta mai precis, și mai înlesnitor creșterile și descreșterile debitului zilnelor de prestații pe categorii de cât *Diagrama* acestui debit, urmărindu-se dintr-o aruncătură de ochi, an cu an, creșterile sau descreșterile. În aceste considerațiuni, s'a întocmit o diagramă a debitului zilnelor de prestații, începând

de la anul 1890 și până la finele anului 1910, și care diagramă să află la finele acestui raport.

Explicația Diagramei.—In planșa Diagramei s'a tras cinci (5) linii.—cu plecare (câte 5) dintr'un singur punct A. corespunzător cu anul 1890—luat ca început de plecare al debitului zilelor.

Cele 5 linii care reprezintă mersul și variațiunea zilelor de prestații an cu an, spre deosebire una de alta, s'au tras unele linii pline, altele punctate și fiindcă la vite, sunt mai multe categorii de zile, s'a tras o linie plină mai groasă de cât toate, reprezentând rezultatul debitului zilelor cu vitele.

1.—**Debitul cu palmele**—Linia plină din susul liniilor diagramei însemnată pe diagramă cu literile a, b, c, d, e. reprezintă debitul cu palmele.

Urmărind această linie pe diagramă, cu plecare dela A spre b, adică, dela anul 1890 spre 1910, vedem o creștere a zilelor cu palmele dela 1890 și până la 1893, dela 1893, la 1894 staționare, dela 1894 la 1895, adică în anul 1895, o creștere hruscă cu 5000 de zile, în 1896 o mică descreștere, de aci o creștere până la finele lui 1899, în 1900 o scădere cu aproape 2000 de zile, în 1901, o creștere cu 1600 zile, și în fine dela 1907 la 1910, o creștere foarte pronunțată de 16 000 zile.

3.—**Debitul cu o vită.**—Debitul cu o vită, este reprezentat prin linia pe diagramă însemnată cu literile mici, linie formată din linioare mici interpuse între două puncte.

Această linie începe din punctul m al diagramei, adică din anul 1906, de când s'a pus în vigoare noua legea drumurilor, de oarece până la 1906, locuitorii cari aveau o vită trăgătoare, erau considerați cu palmele,—și din această cauză, în anul 1906—1907 se vede o scădere în debitul (Diagrama) palmelor, căci o parte din zile au trecut la zile cu o vită.

Observând această linie a zilelor cu o vită, vedem o creștere simțită numai la începutul ei în 1906, dela 1907 la 1910, zilele cu o vită sînt în creștere slabă.

3.—**Debitul cu două (2) vite.**—Linia ce reprezintă pe diagramă debitul zilelor de prestație cu două vite, este însemnată cu literile a, f, g, h, l, l', și este o linie punctată.

Observând mereu acestei linii pe diagramă, vedem că zilele cu două vite cresc în mod variabil dela a la f, adică dela 1890 la 1894.—dela care dată, descresc repede (dela f la g) până la 1897, de aci o creștere (g; h) până la 1900, în 1900 o descreștere de 3000 de zile, care corespunde cu o creștere în diagrama palmelor, cea-ce dovedește un an în care, 600 locuitori peste vitele trăgătoare și trec la palme.—în anii următori, până la 1904 se observă o creștere slabă, în 1905 o descreștere de 1350 zile,—iar din 1905, (linia k l, l') până la finele lui 1910, o creștere foarte simțită de 11.300 zile.

4.—**Debitul cu 4 vite.**—Reprezentat prin linia punctată cu linioare însemnată pe diagramă cu literile a, n, o, p, q, q', și care linie se vede descrescând în continuu, cu oare care variațiuni, așa că dela 1890 și până la finele lui 1910, s'au perdut 10.000 zile cu patru vite.

5.—**Debitul cu 6 vite.**—Acest debit, reprezentat prin linia punctată (prin punct și linie), observat pe diagramă se vede într'o continuă descreștere dela 1890 și până la finele anului 1910, reprezentând o pierdere de 2000 zile cu 6 vite.

6.—**Debitul total cu vitele.**—S'a reprezentat prin linia groasă și plină, însemnată pe diagramă cu literile a, s, t, v, x, u, y.—merge descrescând până în anul 1893, în 1893, se vede o creștere simțită. Dela care dată, vitele trăgătoare, scad foarte simțitor până la 1897, de când se observă o creștere și descreștere variabilă până la 1905.—iar dela această dată, debitul ia o creștere care se menține până la finele anului expirat 1910.

În genere,—din observațiunea diagramei se vede deslușit că zilele cu palmele, au fost în creștere. Dela 1890 (data diagramei) și până la finele lui 1910,—iar debitul total al zilelor cu vitele în descreștere, și numai dela punerea în aplicație a legii drumurilor (1906) a luat o creștere, și aceasta din augmentarea zilelor cu 2 și cu o vită, iar zilele cu 4 și cu 6 sînt în continuu dela 1890 și până în 1910.

Cauza creșterii rețeli drumurilor

Înlesnirea cu care se fac călătoriile pe șosele bine făcute și bine întreținute,—a dat naștere la dorința generală, pentru creșterea încontinuu a căilor de comunicație șoseluite.

Fiecare om, dorește a avea o șosea în loc de drum natural, care se ducă acolo, unde și are afacerile și interesele sale,—din dorința a trecut la stăruință, și în multe cazuri s'a și reușit,—și poate că în multe împrejurări, drumul nu era de interes general, totuși s'a șoseluit, și astfel an cu an,—după stăruințe încordate, rețeaua șoselilor a crescut,—întrecând cu mult măsura mijloacelor de întreținere,—după cum s'a arătat destul de lămurit mai sus.

În acest județ resursele, de întreținerea drumurilor șoseluite, sunt numai zilele de prestație cu vitele.—dar aceste zile necrescând în acelaș raport cu rețeaua șoselilor.—mijloacele de întreținere, nu mai corespund cu lungimea totală a căilor,—și totuși se observă încă cereri stăruitoare pentru noi, șoseluire de drumuri naturale, fără a se ține seamă, că mijloacele lipsesc și că chiar unele din șoselele actuale, din ne-

eficiența mijloacelor. n'ar cădea în stare de drumuri naturale.—Este o neapărată necesitate de a ne opri cel puțin unde ne aflăm astăzi cu lungimea șoselelor.

Gratul sau treapta ce ocupa județul Dâmbovița în raport cu cele lalte județe ale țării.

După tablourile statistice ale Ministerului Lucrărilor Publice, este după cum mai jos se arată:

a) După suprafață.

Revin klm. de drumuri la 1000 klm. pătrați de suprafață:

1.—	Județul Dâmbovița . . .	445.700
2.—	» Mehedinți . . .	341.944
3.—	» Argeș . . .	323.355
	

b) După lungimea drumurilor șoseluite

1.—	Județul Mehedinți —I
2.—	» Dâmbovița—II
3.—	» Dolj —III

c) În raport cu populația

Revin klm. de drumuri șoseluite la 1000 locuitori:

1).—	Gorjiul	8.266
2).—	Muscel	7.537
3).—	Dâmbovița	7.221
	

d) Câți locuitori rurali revin pe kilm. pătrat de suprafață

1.—	Dâmbovița cu	66.3	procent
2.—	Romanați »	59.1	»
3.—	Ilfov »	57.6	»
		

e) Idem urbani și rurali

1.—	Ilfov	cu	114.6	procent
2.—	Dâmbovița	cu	70.3	»
3.—	Prahova	»	69.4	»
			

f) Rânduița minimă în prestații pe 1909

1.—	Dâmbovița	cu	12.771	zile
2.—	Teleorman	»	14.190	»
3.—	Vâlcea	»	18.357	»
			

g) Rânduița minimă în prestație în medie generală pe anii 1905—1909 (inclusiv)

1.—	Teleorman	cu	. . .	17.050
2.—	Vâlcea	»	. . .	17.572
3.—	Dâmbovița	»	. . .	19.768

Din aceste tablouri se poate vedea că județul Dâmbovița este clasat printre cele dintâi județe ale țării.

Starea Soselelor

A). Sosele județene

În vederi generale, starea șoselelor județene este bună, afara de mici porțiuni, cari sunt în curs de îmbunătățire.

Mijloacele de întreținerea șoselelor județene sunt zilele de prestații, pentru aprovizionare și așterneri de pietriș, reparațiuni de paturi de sosea și șanțuri, etc., iar lucrările de artă, poduri, podete, apărători, se fac cu mijloace bănești, ajutate de multe ori și cu zile de prestație unde fondurile bănești nu ajung.

Soselele județene, au căpatat în județul Dâmbovița, o importanță așa cum o au și caile Naționale.

Îmbunătățirile ce mai necesită de adus șoselelor județene, sunt după cum se va arăta în parte, detaliat, la fiecare sosea și anume:

1. Soseaua județeană Târg-Câmpu-Lung

în lungime de 35+600 klm.

a) — *Starea șoselei* — În genere este bună dar mai trebuie îmbunătățită, între kil. 3—5, adică prin pădurea primăriei orașului Târgoviște, — în satul Gheboeni, în Voinoști, — prin cătunul Brătulești; etc.

b) — *Importanța șoselei* — Această sosea leagă toate centrele de populațiune dupe Valea râului Dâmbovița, în partea de jos cu orașul Târgoviște, cu continuare spre București, — iar în partea de sus, printr-o bifurcațiune, cu orașul Câmpul Lung și cu Rucărul, cu continuare spre frontiera Austro-Ungariei.

Soseaua Târgoviște Câmpu Lung este foarte mult frecventată, mai cu seamă cu cherestea și lemn de foc, ce se scurg din regiunea deluroasă și din munți, pe Valea Dâmboviți spre Târgoviște și București.

c) — *Terasamente* — Soseaua este complet terminată, de la Târgoviște și până la limita județului cu Muscelu. — singurile terasamente ce mai necesită sunt corectări de paturi de sosea în puncte denivelate, reparațiuni de borduri, acostamente și șanțuri.

d) — *Ziduri de sprijinire.* — Necesită la punctul Capu Coastei, unde soseaua este strânsă între râul Dâmbovița și un mal râpos și înalt de peste 50 m. cu pereți aproape drepecți.

Pe o distanță de aproape 300 m. trebuie să se ziduri de sprijinirea soselei despre râul Dâmbovița, și a malului râpos din stânga spre a nu se surpa peste sosea.

Actualmente, se zida un zid de sprijinire, despre apa Dâmboviței, dar a fost construit în rele condițiuni și nu prezintă soliditatea cerută.

e) — *Potmoliri.* — Soseaua de la kilometrul 6 adică de sub malul numit Viișoara, — se urmează în sus pe sub poalele unei coline de dealuri înalte, care în punctele numite Gheboeni și Izvoare se macină de apele meteorice și se varsă peste sosea provocând însemnate potmoliri, ori de câte ori cad pe dealuri ploii torențiale și care cer adesea cheltueli în zile de prestație, pentru despotmoliri.

f) — *Poduri și Podețe.* — Mai toate podurile și podețele pe această sosea sunt în stare bună, câteva spre satul Gemenea și Capu Coastei sunt construite din piatră, boltite, patru au culeele de piatră și tablierul de lemn. — podul peste râul Alb are culeele și pilele de piatră, iar tablierul metalic, — sunt însă câteva podețe cari trebuie reconstruite, iar unele reparate numai.

g) — *Petrieș.* — Soseaua Câmpu Lungului după gradul de frecvență, are totdeauna trebuință de o bună și îngrijită întreținere.

Cantitatea de pietriș necesară soselei anual. Fața soselei are lățimea de 10 metri, — vom lua lățimea de împietruit numai de 8 metri, doi metri rămânând pentru acostamente pe marginea șanțurilor, și considerând grosimea stratului de pietriș numai de 0,05, vom avea

$$35600 \times 8 \times 0,05 = \dots 14240 \text{ m. c.}$$

Anul acesta, s'a aprovizionat cu prestații în țitră rotundă 2070

Un deficit de 12.240 m. c.

Dacă s-ar socoti m. c. de pietriș aprovizionat numai cu 5 lei ar necesita suma de:

$$12240 \times 5 = \dots 61200$$

Spre a se putea face o împietruire regulată a acestei sosele, ar trebui anual 14240 m. c. petriș, din care cu mijloacele de prestații să poată aproviziona 2000 m. c. ar mai necesita și un fond banesc anual în țitră rotundă de . . . 60.000

Rezumat asupra costului întreținerii

1) Petriș de aprovizionat în bani . . 60.000

2) Diguri de apărarea soselei contra vărsăturilor râului Dâmbovița de la podul de piatră Crineni, până la puntea peste Dâmbovița, 300 m. lungime, a 100 lei m. l. 30.000

3) Idem pe partea stângă a Dâmboviței pentru apărarea soselei și satului Capu Coastei, ca 100 m. lungime socotit metrul liniar a 50 lei 5.000

4) Aparatori contra vărsăturilor malurilor peste soseaua la Gheboeni și Izvoare, pe o lungime de 1000 m. a 100 lei m. l. de dig. 100.000

5) Diguri de apărarea capetelor podului Gemenea, la ambele capete pe o lungime totală de 200 m. a 100 m. l. 20.000

6) Idem podul de pe apa Râul Alb 70x100 = 7.000

7) Consolidarea malurilor, de la podul după Vâlceaua Adâncă în aval . . . 3.000

8) Ziduri de sprijinire și apărare a soselei la punctul Capu Coastei 300 a 120 lei m. l. 300x120 = 36000

Total . . . 261.000

II) Soseaua județeană Târgoviște-Găești-Giurgiu la lungime de 50 km.

Soseaua Târgoviște-Găești-Giurgiu, este cea mai lungă dintre toate soselele județene ale județului.

a) — *Starea de întreținere.* — Privită în general, starea soselei este aproape bună, totuși are încă nevoie de o îngrijită întreținere, mai cu seamă pe porțiunea din pădurea Picioar de Munte, pădurea Dragodana, porțiunea dintre Dragodana și Găești, dintre Găești, peste calea Națională la Podu Argeș, prin Rogu și Uliești.

b) — *Terasamente.* — Terasamentele sunt în bună stare, afară de cazuri de uzură și de nivelare a patului soselei, precum și întreținerea șanțurilor.

c) — *Importanța.* — Această sosea actualmente este de o mare importanță, prin faptul că în partea de jos a județului la Uliești se leagă cu soseaua județeană, a județului Vlașca, — Uliești Giurgiu —, iar în partea de sus, din Târgoviște într-o parte se leagă cu Câmpu Lung, și Rucăr, iar în altă parte cu Sinaia și Ploiești.

Soseaua Târgoviște-Găești-Giurgiu, leagă și servește foarte multe centre de populațiune.

Gara Găești, orașul și târgul săptămânal Găești, atrage foarte multă lume. O parte însemnată din județul Vlașca, din județul Argeș și chiar din județul Teleorman și partea de sud despre Găești a județului Dâmbovița își transportă cerealele cu trecerea peste podul Argeș Ionești, la gara Găești.

d) — *Poduri și Podețe.* — Majoritatea podurilor și podețelor pe această sosea sunt în stare bună afară de câteva podețe din cari unele trebuie reconstruite altele reparate.

Podul cel mare peste Argeș de la Ionești, care din cauza vechimii este cu totul ruinat, actualmente se construiește din beton armat, Costul acestei lucrări trece peste o jumătate milion de lei, și se crede că în luna Iulie viitor va fi gata și dat circulațiunii.

Podul în vederea intereselor generale ce servește, se construiește de către Ministerul L. P. dar la care, contribuie și județul cu 100.000 lei. Acest pod este o lucrare de o mare însemnată și de o mare utilitate pentru județ.

e) *Pietriș.* Pentru o întreținere anuală potrivită circulațiunii ce se face pe această sosea ar necesita ca strict necesar pe lungimea de 50 klm., o împietruire pe lățimea de 8 m. din lățimea patului de m. și o grosime de pietriș medie de 0.05.

$$50.000 \times 8 \times 0.05 = . . . 20.000 \text{ m. c.}$$

Din care, s'a aprovizionat anul acesta cu prestații 1730 m. c.

$$\text{Deficit} . . . 18.270 \text{ m. c.}$$

așa că în cifră rotundă, avem nevoie încă de un volum de 18.000 m. c. de pietriș.

Dacă s'ar socoti în mediu pe această sosea un m. c. aprovizionat cu lei 6,50, ar necesita un fond bănesc pentru complectarea întreținerii de $18.000 \times 6,50 = 117.000$ lei

Rezumat privitor la întreținere

Afară de mijloacele în zile de prestație, ar mai necesita și următoarele mijloace bănești și anume :

- 1) Pietriș aprovizionat cu bani . . . 117.000
 - 2) Reconstrucțiuni de poduri și podete 23.000
 - 3) Diguri la podul Lucieni 20.000
- Total . . . 160.000

III. Soseaua Târgoviște-Butimanu

cu ambrășamentul Bujoreanca - Ochiu-Boului

Lungimea } Târgoviște-Butimanu 45+830 kl.
 } Bujoreanca-Ochiu-Boului 6+900
 Total 52+730 kl.

Această sosea leagă direct Târgoviștea cu Bucureștii, prin legătura sa cu soseaua județeană din Ilfov, București-Butimanu.

a) —*Starea de întreținere.*— Această sosea, în tot lungul ei, de la Târgoviște și până la satul Bujoreanca aflându-se la oare care apropiere de râul Ialomița, se poate întreține mai cu înlesnire, cu aprovizionare de pietriș, totuși sunt porțiuni unde lipsa de mijloace în prestații cer mijloace bănești, cum este porțiunea de sosea de la fabrica de petrol Ciugălea, pe la fabrica Aurora, până la klm. 6, o porțiune

între Comișani și Băleni și mai cu seamă porțiunea între Bujoreanca-Butimanu.

b) —*Importanța.*— Importanța acestei sosele este după cum arătat mai sus, că leagă Târgoviștea cu Bucureștii, trecând printr'o serie de centre de populațiune, cum sunt satele : Lazuri, Comișani, Racovița, Habeni, Băleni, Dobra, Nălcăușeni, Cojasca, Bujoreanca, Ochiu-Boului, Butimanu, etc., afară de aceasta leagă și deservește o serie de sate în dreapta și în stânga acestei linii.

c) —*Terasamente.*— Ca terasamente necesita numai îndreptare de denivelări, de acostamente, reparațiuni și întreținere de șanțuri, —căci de altfel soseaua este de mult timp complet terminată.

d). —*Poduri și podete.*— Podurile și podetele dupe această sosea, în genere sunt în stare bună, afară de câteva, din care unele trebuiesc reconstruite, iar altele numai reparate. Din nou ar necesita reconstruit podul dupe apa Crivăț rupt de ape în 1893 și care ar costa peste 10 mii lei.

e) —*Pietriș.*— Pe această sosea ca și pe cele lalte ar necesita anual o cantitate de pietriș tot prin următorul calcul :

$$52730 \times 8 \times 0.05 = . . . 21.000 \text{ m. c.}$$

Din care în 1910 s'a aprovizionat cu prestație 4480 m. c.

$$\text{Deci anual un deficit de} . . . 16.520 \text{ m. c.}$$

Socotindu-se m. c. cu 5 lei aprovizionat, ar trebui pe lângă mijloacele, de aprovizionarea pietrișului cu prestație și un fond bănesc de

$$16520 \times 5 = 82.600 \text{ lei}$$

Rezumat :

- 1) Pietriș aprovizionat cu fonduri bănești în cifră rotundă 80.000 lei
 - 2) Podul după Crivăț 40.000 »
 - 3) Poduri și podete de reconstruit și reparat 10.000 »
 - 4) Diguri pentru apărarea podului de la Cătun 6.000 »
- Total 142.000 »

IV Soseaua Târgoviște-Ploești

cu

Ambrășamentul Monastirea Dealului

Lungimea } Târgoviște-Ploești 18+565 kl.
 } Ambrășamentul M-st. Dealului 2+065 »
 Total 20.630 kl.

Linia Târgoviște-Ploești leagă Târgoviștea cu orașul Ploești.

a) *Starea de întreținere.*— În genere se află bună

cu mici excepțiuni pe diferite porțiuni.—și mai cu seamă la Piscu Racului.

b) *Teroseamente.*—Numai corectări, pe unde trebuința cere, ca răsături, sau denivelări și întreținere de șanțuri.

c) *Poduri și podețe.*—Podurile și podețele în stare bună, dar mai necesită câteva podețe reconstruite și unele reparate.

Pe această șosea între Târgoviște și Ploești, se află două poduri mari metalice, unul podul Mihai Bravu, în marginea Târgoviștei, pe râul Ialomița și altul peste Prahova.

d) *Diguri.*—Necesită pentru apărarea capului stâng al podului Mihai Bravu.

e) *Pietriș.*—Pe întreaga linie ar necesita:

$20630 \times 8 \times 0.05 = 8.252 \text{ m. c.}$

Din care în 1910 s'a aprovisionat cu prestații 780 »
Deficit 7.472 m. c.

Spre o bună și completă împetruire, ar fi mai necesitat, o aprovizionare cu bani a 7500 m. c. de petriș adică ar fi trebuit și un fond bănesc de:

$7500 \times 5 = 36.500 \text{ lei}$

Rezumat

1.—Petriș de aprovisionat cu bani	36.500 lei
2.—Poduri și podețe din nou și reparate.	6.500 »
3.—Diguri la podu Mihai Bravu	<u>7.000 »</u>
Total	50.000 lei

Rezumat general

de

Fondu bănesc ce ar necesita pe lângă mijloacele de prestații spre a face o bună întreținere a liniilor județene în lungime totală de 159 kil. și a reconstrui și repara toate lucrările de artă necesarii (poduri, podețe și apărători).

1. Șoseaua Târgoviște-Câmpu-Lung	261000 lei
2. » » Găești-Giurgiu	160000 »
3. » » Butimanu (cu ambrășamentul	142.000 »
4. » » Ploești (cu ambrășamentul	<u>50 000 »</u>
Total ar necesita	613.000 lei

B) Șosele vecinale și comunale

În județul Dâmbovița, pe lângă cele două căi Naționale, și patru șosele județene cu două

ambrășamente, mai sunt 745 de șosele vecinale comunale și străzi prin comune.

Lungimea totală, a căilor de comunicații în județul Dâmbovița, după cum s'a arătat mai sus, în cifră rotundă este de 2000 kilm.

Dacă un călător ar parcurge pe zi 20 kilm. i-ar trebui 100 zile ca să parcurgă întreagă rețeaua de 2000 kilm.

Unele din șoselele vecinale au astăzi o importanță tot așa de însemnată ca și șoselele județene.

a).—Șosele vecinale mai importante sunt următoarele:

Șoseaua vecinală. — Gara Titu-Podul-Crovu-Vlașca, prin legătura ei cu gara-Titu, (o piață însemnată de cereale), și cu județul Vlașca, întrece în importanță și pe cele mai însemnate șosele ale județului.

Unele șosele vecinale, au lungimi foarte mari între cari s'ar putea enumăra și următoarele:

1.—Șoseaua vecinală,—*Gara Titu—Postârnac—Prahova.*—cu plecare din gara Titu, trece prin comunele,—Branăștea, peste podu Petrache, prin com. Bolovani,—Cornățel,—Dobra,—Gheboiaia,—Finta,—Frasin,—Postârnac, de unde trece în județul Prahova.

2.—Idem—*gara Titu—Dragodana.*—cu plecare din gara Titu, trecând prin comunele și satele:—Titu,—Plop,—Tomșani,—Bucuroaia,—Costești,—Puțu cu Salcia,—Puroinica,—Frâsinari,—Mogoșani,—Kirka,—Meri—Dragodana, în șoseana județeană. Târgoviște—Găești.—Giurgiu.

3.—Idem—*Târgoviște—Costești-Deal.*—cu plecare din gara Târgoviște și șoseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu,—trece prin Colan.—Văcărești.—Băjești.—trece râul Ialomița peste noul pod de lemn prin Perșinari,—Giura-Șuți.—Cârciuma Vișan,—Broșteni,—Frodulești, traversează calea Națională București—Vârciorova și merge spre Titu și în Costești-Deal.

4)—Idem Lucieni,—Mislea,—Cobia,—Găești.

5.—Idem Vișoara,—Dragomirești,—Decir-deni,—Pârvulești-Olari,—Coada-Butoiului,—Rudari,—Ludești,—Hulubești,—Valea-Caselor,—V. Mare,—Badulești în calea Națională București Vârciorova.

6.—Idem Olari—Mănești,—Căprioru,—Tătari,—Priboi—Șturzeni,—Dragodănești,—Aninoșani,—Cândești, în șoseaua județeană la capu podului Gemenea, după râul Dâmbovița, com. Gemenea.

7.—Idem Târgoviște—Sârbi,—Nisipuri, cu trecere peste râul Ialomița, fără pod, la moara Tremurici,—Gura-Ocniți—Gorgota,—Ocnița,—Puești,—Colibaș.

8.—Idem Târgoviște,—Teiș,—Șotânga,—Goileasca.—Vulcana-Pandeli,—Brănești,—Pucioasa, în calea Națională Fundata—Târgoviște—Sinaia.

9.—Idem,—gara Pucioasa,—Pucioasa,—Diacov

nești, -Vârfuri.-Valea Lungă,.-Ogreă,.-Colibași, cu trecere în județul Prahova spre Moreni.

10.—Idem Pucioasa,.-Miculești,.-Hela,.-Bezdead,.-Coștișata-Nămota, la Ocina în județul Prahva.

11.—Idem.—Petroșița.—Valea Țâța.—Runcu.—Râu-Alb, —Gura-Bărbulețului, —Pietrari, —Manga,.-Isvoare, în soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung.

12.—Idem.—Ludești,.-Teliești,.-Bogați,.-Suseni.

13.—Idem. Dragomirești,.-Decindeni, Butoiu-de-sus, Butoiu-de-jos, în soseaua vecinală Dragomirești—Coadă Butoiului—Badulești.

14.—Idem. Gemenea,.-Trifa,.-Cândești,.-Sfârlogi,.-Boțești,.-Dobrești de Mușcel spre Leurdeni.

15.—Idem. gara Nucet,.-Cazaci,.-Racovița,.-Hăbeni,.-Bucșani,.-Adâncă în soseaua județeană Târgoviște—Ploești.

16.—Idem gara Nucet,.-Nucet,.-Băleni.

17.—Idem Crovu,.-Zidu,.-Potlogi,.-Cărpiniș,.-Găiseni, cu trecere în județul Ilfov spre Florești.

18.—Idem gara Ghergani,.-Mavrodin,.-Colac,.-Săbiești,.-Bilciurești.

19.—Idem gara Titu,.-Cornet,.-Odobești,.-Crovn,.-Podu Crovu în Vlașca.

20.—Idem Colac,.-Ghimpați,.-Podu-Bărbierului,.-Slobozia-Moara, Brezoaele, cu trecere în județul Ilfov.

21.—Idem gara Lăculețe—Vulcana-Pandele,.-Gura-Vulcani, —Vulcana-de-jos, —Vulcana-de-sus, spre Pietrari.

22.—Idem Podu Argeș,.-Ionești,.-Paladi,.-Potlogeni-Deal,.-Pătroaia-Deal, la Rătești spre Pitești, etc., etc.

b) —*Starea de întreținere.*—Multe din soselele vecinale și străzi comunale, sunt în stare bună,—dar sunt multe, în stare mediocră și altele sub mediocră,—după mijloacele de întreținere.

S'a arătat mai sus, că rețeaua soselelor aprobate spre soseluire, atinge, în țifără rotundă lungimea de 2000 klm. și mijloacele de întreținere anuală, este numai pentru 300 klm;—și dacă majoritatea soselelor, să află bună în județul Dâmbovița, se datorește numai la două împrejurări, că se găsește petriș, în cele trei râuri, Argeș, Dâmbovița și Ialomița,—precum și prin alte vărsături de ape;—și al doilea, în marea chibzuire luată din partea serviciului tehnic, de a nu se perde nimic din zilele de prestație mai ales cele cu vitele, avându-se în vedere, că *starea de întreținere a unei sosele depinde de cantitatea de petriș aprovizionat și cu chibzuirea aptească*—și ca corolar, concursul cantonierilor cari au astupat mereu gropile și fâgașele după patu soseli și în marginile posibilului, a curățat și noroiu în timpuri mult ploioase și umede. Cu fonduri bănești s'a aprovizionat în anul

1910, o mică și puțin însemnată cantitate de petriș;—grosu petrișului pentru întreținerea soselelor în acest județ, s'a aprovizionat numai cu zile de prestație.

c) —*Terasamente.*—Din soselele aprobate deja de a se soselui, sunt încă multe în curs de executare de terasamente, neterminate complet din cauza lipsei de mijloace, totuși, executarea să continue spre complectare.

Soselele rămase ne complectate de terasamente, sunt iusă din cele ce au o importanță cu totul secundară.

La multe din soselele vecinale și comunale anual se fac lucrări de terasamente, unde soseaua din împrejurări oarecari, s'a denivelat, sau prezintă depresiuni, curosiuni, etc.,—deasemenea, reparațiuni de binchete, sau acostamente, destupări și reparațiuni de șanțuri, etc.

d) *Poduri și podețe.*—Partea de Nord a județului, parte fiind muntoasă, parte deluroasă, este brazdată de trei râuri mari, Argeș, Dâmbovița și Ialomița, —cum și de o mulțime de gârle, gârlițe, pârae, viroage, scursuri de ape, fâgașe, vărsături, etc., cari coboară din înălțimi pe versanți spre șes. Drumurile de comunicație trecând peste aceste ape și obstacole, au necesitate de poduri și podețe.—așa că din cauza solului accidentat, în județul Dâmbovița, sunt peste 3000 poduri și podețe—și cu toate că numărul lucrărilor de artă, este așa de mare, totuși după cum s'a arătat mai sus, ingenere, starea podurilor și a podețelor în întreg județul, este așa menținută că circulațiunea nu e nici împiedicată, nici jenată.

e) —*Poduri mari peste râuri.*—Județul are mai multe poduri mari peste cele trei râuri.

Peste râul Argeș.—1) Podu Argeș-Ionești, actualmente în curs de construcțiune; se construiește din beton armat, în bolți, este o lucrare foarte însemnată pentru județ.

2) Podu Argeș—Crovu, pod solid metalic,—jumătate ține de județul Dâmbovița, iar jumătate despre sud,—jud. Vlașca.

3) Două poduri plutitoare, particulare, din care unu la Pătroaia și altu la Potlogeni-Vale.

Aceste poduri, nu funcționează regulat ci adesea cu întreruperi.

Peste râul Dâmbovița. Enumărate dela Nord spre Sud, sunt:

1.—Podu dela Capu-Coasti,—de lemn, lucrat în toamna anului 1910.]

2.—Podu Gemenea, de lemn, vechiu, pe soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung.

3.—Puntea de picior dela Voinești, —veche deteriorată.

4.—Podu dela Mănești, de lemn, pod strâmp, în stare bună.

5.—Podu dela Dragomirești, de lemn, în stare bună,—pod bine executat ca lucrare tehnică.

6.—Podu Lucieni, de lemn, în stare bună.

7.—Podu Perșinari, de lemn, nou terminat în toamna 1910.

8.—Podu căi ferate dela Halta Bănești, ce servă ca trecere și pentru călători [cu picioru].

9.—Podu Petrache, sau Moara Nouă, — de lemn în bună stare.

10.—Podu căi ferate Conțești,—ce servește ca trecere și pentru călători (cu picioru).

11.—Podu Lunguleț, de lemn, vechi deteriorat.

12.—Idem, idem, pe calea Națională București—Vărciorova.

13.—Podu «Bragadir» de lemn în bună stare.

14.—Podu Stăvilari, de lemn în bună stare.

15.—Podu Barboș, idem, idem.

16.—Podu Brezoae, idem, idem.

Peste râul Ialomița.—Dela Nord spre Sud :

1.—Podu Pietroșița, culce și palee de piatră, iar suprastructura de lemn, pe calea Națională.

2.—Podu Pucioasa, culcele și palele de piatră, suprastructura metalică, pe calea Națională.

3.—Puntea Fabrica Rizescu, de lemn.

4) Puntea veche, de lemn, în stare bună.

5) Podu biserică nouă, de lemn în curs de executare

6). Podu Șotânga, al căi mină de cărbuni Mărgineanca, servește și ca trecere cu picioru.

7). Podu halta Teiș, culce și palee de piatră suprastructura metalică, pe calea Națională.

8) Podu Mihai Bravu metalic, pardoseala tablierului de lemn.

9). Puntea de la mahală, în număr de două de lemn.

10) Podu Bucșani de lemn, în stare bună, cel mai lung dintre toate podurile din județ.

11) Podu Bilciurești, de lemn, nou.

12) Podu Cătun, de lemn, vechiu.

Poduri mari peste Gârle.

Poduri *Peste Potop.* 1) Podu Hulubești. — 2) Gura-Foi.—3) Găești, Cobla,—4) Găești, Dragodana.—4) Dragodana, Meri.

b) *Peste Răstoacă.* 5) Halta Patroaia,—6) Găești,—7) Idem Parcu Grigorie Olănescu,— 8) Dragodana-Meri,— 9) Mătăsaru, de beton armat cu bolți pe calea Națională,—10) Idem de lemn la școală,— 11) Costești,—12) Tomșani,—13) Crov 14) Văcărești de Răstoacă,—15) Pădeni,—16) Rumânești.

c) *Peste Ilfov.* 17) Merea de Ilfov,— 18) Prișeaca.—19) Dumbrava,—20) Colan,—21) Cazaci 22) Nucet,—23) Mircea Vodă,—24) Cuza-Vodă, 25) Bolovani,—26) Bălteni.—27) Ghergani.—28) Podu Barbierului,—29) Baldana.

d) *Peste Colentina.* 30) Stănești,—31) Colac.—32) Ghimpași.—33) Vizurești.

e) *Peste diferite gârle.* 34) Peste vărsăturile Argeșului între Găești și Ionești.—35) Peste Neajlov la Kacova,—36) Idem Ciupa,—37) Idem Broșteni în curs de executare,—38) Idem Uli-

ești,—39) Peste Dragodana la intrarea în sat. 40) Idem la esire.—41) Peste Tinoasa la Pănești,—42) Peste râul Alb, pod metalic,—43) Peste Ialomicioara,—44) Peste Valea lui Bîr, 45) Peste Valea cu Nuci,—46) Peste apa Vulcană,—47) Peste Slănic, în Glodeni, peste Slănicu Sărat, în Răzvad. — 48) Peste Slănic în gura Ocniței. —49) Peste Slănic podu lui Drugă 50) Peste Slănic în Săcueni,—51) Peste Păscov în Adâncă,—52) Idem în Bucșani,—53) Idem în Rățoaia,—54) Peste Crevedia,—55) La Nechenești,—56) Peste vărsătura Ialomiței între podu Bilciurești și Ibrianu. — 57) Idem între Bujoreanca și Cătun,—58) La Cornești, — 59) Peste Raiu,—60) Peste Cricov la Bălțița,—61) Poenari etc., etc.

Alunecări de maluri. În regiunea dealurilor, terenul fiind eninamente argilos, este supus alunecărilor, pe versanți și unde soselele, au fost impuse a trece pe asemenea versanți, adesea sunt supuse alunecărilor, târând în cursul alunecărilor, sosele și podețe.

Măcinări de maluri. În regiunea deluroasă în foarte multe părți, malurile și versanții s'au despădurit și apele meteorice, fac măcinături, pe care le târăsc în talveguri, și unde în calea lor întâlnesc sosele și podețe le potriolesc.

Diguri.—Țărmurile râurilor Argeș, Dârnbovița și Ialomița și ale numeroaselor gârle, sunt atacate, de ape în viituri mari și măcinate, când pe o parte când pe alta, amenințând podurile soselelor și adesea chiar satele pe lângă care trec.

Ca înasură de apărare sunt numai construcțiuni de diguri dar cari sunt mult costisitoare.

Impărțirea tehnică a județului

În anu expirat, județul a fost împărțit în 5 secțiuni și 26 subsecții.

Secția I. Sub conducerea d-lui conductor Barbelian, actualmente vacantă, prin mutarea d-lui conductor la Muscel.

Această secție a fost divizată în 5 subsecții cu 5 picheți și 20 comune.

Secția II. Sub conducerea d-lui conductor Th. Stroescu cu 5 subsecții, 5 picheți și 19 comune

Secția III. Conducător Aristide I. Popescu, cu 5 subsecții, 5 picheți și cu 21 comune.

Secția IV. Conducător Anghel Minculescu, cu 6 subsecții, 6 picheți și 26 comune.

Secția V. Conducător Gh. Pârvolescu cu 5 subsecții, 5 picheți, și 24 comune.

Personal deplasat

Prin personal deplasat, să înțelege un număr de agenți, sau lucrători, fără secții speciale, și cari se trimit după trebuință, la diferite lucrări de artă, unde trebuința cere a fi condusă de un agent sau lucrător special, și după terminarea acelei lucrări să trimită la alta începută din nou.

Picheri detașați, în număr de trei au executat și condus, orice lucrare de artă, lucrată în regiile de județ, sau au fost postări la lucrări cu antrepriza, dar unde se cerea supravegherea și controlul serviciului tehnic.

Dulgheri. Dulgheri au fost plătiți sau lunar sau pe număr de zile lucrate. Dulgherii fiind oameni dresați în meșeria de a construi poduri și podețe, au fost și sunt de mare folos în lucrările de artă, căci fiind deprinși cu asemenea lucrări, execută lucrările ce li se încredințează, cu precizia cerută de artă tehnică, cu mai multă repeziciune și fără a strica piesele de materiale, necesarii construcțiunii. Dulgherii sunt întrebuințați atât la lucrări din nou cât și la reparațiuni.

De când s'a introdus dulgheri pentru lucrări de artă, s'a înlăturat aproape cu desăvârșire reclamațiunile cari să ridicau din toate părțile contra podurilor și podețelor, care aproape pe fiecare linie erau rupte și împedecau sau jenau circulațiunea călătorilor, căci cu zile de prestație nu să puteau face la timp reparațiunile necesare, pe când dacă să dispune de dulgheri, imediat ce s'a anunțat că un pod este deteriorat și împedecă circulația, să trimită un dulgher și măsura este luată la timp, fără a să mai repeta cereri.

Personal de înființat

1. Conducătorii. Un conducător ca să poată îmbrățișa și supraveghea de aproape și la timp toate genurile de lucrări din secția sa,—după experiențe făcute,—trebuie să aibă cel mult 200 klm.—pe când în județul Dâmbovița un conducător are 500 klm.—prin urmare peste puterile lui de a putea controla și supraveghea la timp tot ce se face în secția sa, pe lungimea de sosele de 500 klm., sosele răspândite pe teritoriu a 23 sau 26 de comune, interpuse de dealuri vii. etc.

Din următoru tablou comparativ, se poate vedea raportul dintre lungimea căilor de comunicație și numărul conducătorilor, între județul Dâmbovița și câteva județe din țară.

În județul Dâmbovița, după anuaru Ministerului, sunt 6 conducători, în realitate la județ a

funcționat numai 4, căci din cei șase, unu (Căciulescu), a fost postat la construcțiunea podului Argeș-Ionești, un al doilea (Barbelian) a fost permutat la Muscel.

1. Dâmbovița	cu 2086 klm.	de căi de comunicații,	a funcționat	4 conducători
2. Dolju	cu 2055 klm.	idem	10	»	
3. Ilfov	cu 1912	»	idem	10	»
4. Prahova	cu 1837	»	idem	10	»
5. Buzeu	cu 1003	»	idem	8	»
			etc.	etc.	

Prin urmare județul Dâmbovița care de și mai mic ca întindere, însă cel mai mare în lungimea căilor de comunicație, — totuși are un personal în conducători foarte restrâns.

Picherii—sunt aparatul tehnic conducător al tuturor lucrărilor de șosele,—ei fac chemările locuitorilor în lucru șoselelor, — ei controlează întocmirea rolurilor de prestație,—ei înseamnă, lucrările pe teren; ei le dirijează; ei fac liste de rămășiță etc. etc.—În termen mediu, ei au actualmente câte 5 comune, cu toate scateleși cătunele ce compun comuna și în fiecare comună, au cel puțin 5 șosele pe care să poată lucra, ceia-ce ar face 25 de puncte de lucrări, și nu de puține ori, să întâmplă ca picheru, în aceeași zi, să fie chemat aproape în toate aceste puncte de lucrare și unde necesită pentru aranjarea lucrărilor pe teren să stea cel puțin o zi să însemne locuitorilor de lucru pe teren, sau să le arate ce să lucreze și cum să lucreze, or, este imposibil omenește, a fi în toate punctele unde este necesară și cerută prezența sa de odată, și din această împrejurare se fac confuziuni în lucrări și multe pierderi în zile de prestație.

Un picher are în secția sa în mediu o lungime de șosea de 80 klm, adică distanța dela Târgoviștea la București, pe care, ar trebui să fie în tot momentul în fiecare punct de lucrare în timpul lucrărilor de prestații, ceia-ce nu este posibil.

Un picher, în termen mediu, are în timpul veri dela 8000 la 10.000 de zile de prestații, cari trebuie scoase în lucru, plasate pe teren, observații, dirijate în puncte cu totul depărtate unele de altele, și să-și dea socoteală de fiecare zi de prestație, dacă lucru s'a făcut corespunzător, cu cantitatea de lucru ce s'ar putea face într-o zi.

Astfel, un picher (sau șef cantonier), este prea împovărat, și or cât de muncitor și conștiințios ar fi, nu poate satisface tot și la timp ce are în sarcina sa de îndeplinit, mai cu seamă, că salariu fiind mic, nu are mijlocu și posibilitatea de a cumpăra și întreține un cal de călărie, și este obligat a alerga pe jos dela un punct la altu de lucrare.

Conten bunul mers al lucrărilor, este imperios necesar înmulțirea picherilor.

Cantonieri.—O șosea este bună când nu are gropi, fâgășe și noroi pe dânsa, pentru depărtarea acestor trei mari rele, sunt chemați cantonieri; căci el este agent sau lucrător, care are datoria, a nu lăsa, în secția sa de a se face gropi și a curăți noroiu unde se face prea gros.

Un cantonier la județ după numărul lor și după lungimea rețeli de drumuri de comunicație, are de întreținut dela 25 la 30 klm.—pe când cantonieri după căile Naționale au în medie 2 klm.

Fără o altă dezvoltare de argumente, să vede clar necesitatea înmulțirii cantonierilor, spre a avea șosele mai bine îngrijite.

Personal strict necesar de înființat

1.— Conducători	4
2.— Picheri și șefi cantonieri	6
3.— Cantonieri	22

Dificultăți în lucrări cu prestații

a) Dificultăți în lucrări de terasamente.—Locnitori esc la lucru fără unelte necesare de săpat și de transportat pământu, uni din trânși, aduc câte un ciocan de sapă, sau cu o sepeligă numită târnăcop,—cu câte o copac spartă pe care, încărcată cu un pumn de pământ, o târăște după el cu o stoară, care să rupe de câte două sau trei ori la fie-care transport.—Cu asemenea unelte, mai ales când pământul este uscat și tare, el nu poate face lucrarea ce trehue să facă corespunzătoare cu 5 zile,—cu aceste instrumente cu totul ne practice, el lucrează patru sau cinci zile, cum poate și cât poate și în urmă părăsește lucru, sub pretestu, că el a lucrat cinci zile,—și că 'și-a făcut **BELICU**, și părăsește lucrarea neterminând cantitatea, ce i să dă socotită pentru 5 zile de lucru, și de aci, conflict între agenți serviciului tehnic și prestator, cu urmări de reclamații pe la autorități susținând că este năpăstuit.

S'a căutat, în mai multe rânduri, să se dea unelte prestatorilor,—dar s'au întâmpinat dificultăți,—că prestatoru după ce a făcut lucrarea sau a dosit, târnăcopu, sapa etc., sau să facă că uită să le mai aducă, de unde i s'a dat,—sau chiar pela primării dispar, fără să li se dea de urmă, etc. așa că ar necesita în fie-care comună

un agent responsabil pentru îngrijirea unelte lor de lucru, ceea ce mijloacele nu permit.

b) Dificultăți întâmpinate în apăsându-se de petriș.—Prestatori cu vitele.—aproape în general, ridică petrișul de unde îl găsesc, din prunduri, din maluri, din scursori de ape; plin de pământ, de potmol, de materii streine.—fără a-l mai enrați, și așa îl toarnă pe șosea,—alții fac grămezile mici,—alții ascund în baza grămezi pământ, coteți, sau alte materii streine;—uni așează grămezile aproape în mijlocu șoseli și împedecă circulațiunea călătorilor, fără a voi să le așeze pe marginea șoseli,—uni din prestatori trimet copii să care petrișu pe șosele,—copii, cari nu au idee nici de petriș, nici de numărul și de mărimea grămezilor și nici de locu unde trebue să pue gramezile; alții aduc un fel de pământ roșcat din maluri, etc. și dacă uni să lasă datori parte din zile, din cauză că grămezile nu au fost complete,—sau a fost mai mult materii streine, pământ etc.,—mulți din prestatori nu mai voesc să completeze lipsa grămezilor, sau să mai aleagă pământu și potmolu,—ci pleacă cu petrișii pe la autorități, reclamând că sunt năpăstuiți.

c) Neprișor.—Sunt foarte mulți prestatori cari nu au nici priceperea de a face în bune condițiuni tehnice lucrarea ce i să dă, mai cu seamă șanțurile șoselelor.—pe care în cele mai numeroase cazuri le execută strâmb, undulate, cu adâncimi și largimi ne egale și ne regulate, pe unele locuri fac șanțurile mai adânci, în alte părți mai afară, în alte părți mai largi, sau mai strâmpte, uni dau fundului șanțului torma unei copăi,—bordurile sau marginile șanțurilor nici o dată nu le fac în linie dreapta sau regulata, uni, pământu scos din șanțuri îl aruncă pe șosea peste petriș, așa că, este nevoie de un agent al serviciului tehnic să stea lângă fie-care prestator, spre a-l sfătui cum să facă lucrarea ce i să dă, căci altfel să execută rău.

d) Rea voință.—Uni prestatori, pricep foarte bine cum să execute lucrarea ce i să dă, dar din rea voință, face lucru grăbit și rău, fiind în credința lui că face un lucru de belic, sunt mulți cari din rea voință, așează pământ scos din șanțuri pe patu șoseli în formă de coamă și-l lasă așa, alți îl pun tot pe șosea în formă de movile neregulate, altora li să spune să potrivească niscai carosiuni de nivelări, etc. după marginea șoseli, și ei grămădesc movile de pământ pe locurile arătate fără a le potrivi după regulă.

Cea mai rea voință să întâmpină la așternea petrișului pe șosele.—Risipirea petrișului să dă prestatorilor cu număr de grămezi, căci cu ziua nu să poate din lipsă de agenți care să stea cu ei la lucru, aproape fie-care prestator caută să se scape cât mai repede de grămezile ce i s'a dat de așternut și în această dorință

risipește petrișu în juru grămezi, fără a căuta să-l aștearnă unde trebuie, prin gropi, fagașe, și în strat uniform, pe patul șosei, din care neregulă, să nasc neînțelegeri între prestatori și agenți tehnici la luarea în primire.

c) *Dificultăți de control* — După cum s'a arătat mai sus un picier, sau șef cantonier, are câte 25 sau 30 puncte de lucrări răspândite pe teritoriu a mai multor sate, și la depărtări mari, și adese ori să întâmplă că es prestatori mai în toate aceste puncte, unde agentu tehnic, este necesar să fie de față. Împrejurare imposibilă de satisfăcut și în acest caz uni prestatori pleacă, ne având cine să le dea de lucru, alți să apucă și lucrează, unde cred, și cât cred ei, o măsură care ar înlătura în cât-va aceste neajunsuri, ar fi înfițare de biciclete la picieri și șefi cantonieri, căci acești agenți având salarii mici, nu pot să-și procure nici cai de călărie, nici biciclete.

1) *Dificultăți în scoaterea prestatorilor în lucrul șoselelor.*

După legea drumurilor în vigoare, un prestator cu palmele are un termen de 15 zile în care să-și facă prestația, iar cei cu vite 35 de zile, (dar în cele mai multe cazuri li se dă peste 60 zile).

În timpurile sau epocel hotărâte, a se face lucrări de prestație, adică când locuitorii nu sunt ocupați cu muncile agricole, prestatorii sunt chemați, prin chemări scrise, să ese în lucru, arătându-se în mod sumar lucru de făcut și soseaua pe care trebuie să-și facă prestația, parte din locuitori ese în termenul chemării, alți socotind că este o muncă ce i se cere a o face de beilic, să lasă în nădejde că mai este destul timp până în toamnă și o tot face și soseaua și așa perde zi după zi și rămâne cu soseaua nefăcută, și când este constrâns de perceptor, găsec fel de fel de argumente, a se scăpa de plata prestații în bani. Uni susțin că nu li s'a dat bilet de chemare, și prin urmare a așteptat să fie chemați, alții că au fost bolnavi în timpul chemării, sau a avut vitele bolnave, or a lipsit din sat, sau că este trecut de 60 ani, or este infirm, etc., etc.

Uni prestatori când se văd somați de perceptor, se duc pe o sosea oare care, fac niște începături de lucrări, unde ei nu au fost reparați, și apoi apucă drumul reclamațiunilor că ei au făcut soseaua, or invoacă că atunci când s'a luat lucrările în primire, ei nu au fost vestiți să-și dea lucru în primire, sau lipsea din sat, or era bolnav, etc. și ne fiind pe teren nu a avut cine să-i arate lucrarea la primire și a fost dat dator, dar ei a făcut prestația, de aci nasc o mulțime de cercetări locale, etc.

Sunt peste 41.000 de prestatori, și toți caută

să nu facă lucru complet cât trebuie să facă așa că cu fie care prestator se ivesc neînțelegeri asupra lucrului de prestație, în genere toți prestatorii, aproape fără deosebire cauta, sau să se sustragă de la această datorie, sau să nu facă lucru complet, și în fruntea lor să găsesse în tot d'auna mai mult cei ce dispun mai mult de mijloace.

Rezumat general

Din expunerile de mai sus rezultă următoarele :

1).— Achitarea în natură a zilelor de prestație, în anul expirat 1910, a atins procentu de 88%, pe când în 1909 procentu a fost de 94%.

2).— Rămășițele, au fost slab urmărite, așa că din zilele ramase în bani în valoare de lei 77.194, s'a încasat numai 5897 lei, restu de 71.297, a rămas neîncasat.

3).— În expiratu an s'a executat multe lucrări de artă, între cari și două poduri mari peste Dâmaovița la Perșinari și Capu Coastei și în curs de executare, marea lucrare a podului Argeș Ionești de beton armat, afară de lucrări de artă, pe sosele s'a mai executat un număr însemnat de localuri de școală, judecătorii de ocoale, de administrații de plasă, cu locuințe de judecători și administratori, localuri de primării, diferite reparații de localuri publice și proiecte de toate genurile de lucrări, etc.

4).— S'a arătat mijloacele de care să dispune pentru lucrarea și întreținerea șoselelor.

5).— S'a făcut o comparație (paralelă) între lungimea de sosea la județ și la stat.

6).— O comparație între numărul agenților serviciului tehnic la stat și la județ pe lungimea de sosea.

7).— Arătarea stării șoselelor județene și cheltuelile ce ar mai necesita pentru aducerea în stare bună și completarea lipsurilor și arătarea, sau descrierea pe scurt a căilor vecinale, comunale și strade.

8).— Rolu ce fiecare funcționar sau agent, în corpu tehnic are de îndeplinit.

9).— S'a învederat că rețeaua drumurilor de comunicație, a întrecut cu mult mijloacele de întreținere de care se dispune.

10).— Costu anual de întreținere de sosea pe klm. la județ și la stat.

11).— Județul dispune în șosele de un fond de la 22—25.000.000 de lei.

12).— Clasificarea județului Dâmbovița în raport cu celelalte județe ale țării.

13).— Diagrama zilelor de prestație de la 1890 și până la finele anului 1910 pe categorii de zile.

14).— Impărțirea tehnică a județului, în secții și sub secții.

15).— Necesitatea de înmulțirea personalului serviciului tehnic.

16).— Dificultăți de întâmpinat în executarea soselelor cu prestații.

17).— Un tablou recapitulativ de lucrările executate în anul 1910 pe sosele, tablou atașat la finele acestei expuneri.

Domnule Președinte,

Domnilor Consilieri,

Căile de comunicație, sunt pârglia puternică care a ridicat atât de sus comerțul, industria și starea economică a lumii, sunt factori puternici, care a dat impulsuri și însuflețire, or cării ramuri de activitate omenească, dirijind și îndrumând totul pe calea rodnică a progresului omenirii.

Țările cari au înțeles mai de timpuriu rostul și marile foloase ce aduc omenirii, căile de comunicație, nu au pus nici o margine sacrificiilor cerute,—or cât de mari au fost aceste sacrificii,—când a fost vorba, de înmulțirea, îmbunătățirea și perfecționarea lor, atât pe uscat cât și pe apă,—construind cu mari sacrificii, căi ferate, tuneluri, tăeri de munți, de istmuri, împreunând mări, canalizând ape și

râuri, construind punți mărețe peste fluvii, aruncând vase gigantice pe spetele mărilor, încingând și învelind întreg pamântul, ca într-o rețea, cu căi de comunicație, de toate genurile, și în fine făcând tot și ne înlăturând nimic din ce ar putea aduce foloase, marelui comunicațiuni.

Pătruns pe deplin de importanța și marea considerațiune ce să da astăzi căilor de comunicațiune,—pe de o parte am adus la cunoștința domniilor voastre, mersul lucrărilor tehnice, conduse și executate de acest serviciu în decursul anului trecut,—iar pe de alta, trebuințele ce ar necesita de introdus, pentru îmbunătățirea drumurilor din acest județ.

Am ferma și deplina convingere, când în capul administrației județului, să află un om încercat, destoinic, activ, și dornic de muncă,—și un consiliu înțelept,—că se vor cumpăni cu maturitate și înțelepciune, interesele și necesitățile de care au încă nevoie căile de comunicație în acest județ în mersul lor spre dezvoltare,

Șeful serviciului tehnic

Inginer-șef, N. Bruneanu

1911 Ianuarie 30.