

SERVICIUL TECHNIC DIN JUDEȚUL DAMBOVIȚA

PERIODICE  
II  
13151

# EXPUNEREA SITUAȚIUNEI DRUMURILOR

DIN

**JUDEȚUL DAMBOVIȚA**

PE ANUL 1913

PREZENTATĂ

**CONSILIULUI JUDEȚEAN**

ÎN SESIUNEA ORDINARĂ DIN FEBRUARIE 1914



— TÂRGOVIȘTE —

Tipografia, Librăria și Legătoria de Cărți «VIITORUL» Elie Angelescu

— 1914 —

506

925-2/14

**SERVICIUL TECHNIC DIN JUDEȚUL DAMBOVIȚA**

---

**EXPUNEREA  
SITUAȚIUNEI DRUMURILOR**

DIN

**JUDEȚUL DAMBOVIȚA**



PE ANUL 1913

PREZENTATĂ

**CONSILIULUI JUDEȚEAN**

ÎN SESIUNEA ORDINARĂ DIN FEBRUARIE 1914



— TÂRGOVIȘTE —

Tipografia, Librăria și Legătoria de Cărți «VIITORUL» Elie Angelescu

— 1914 —



**Domnule Președinte,  
Domnilor Consilieri,**

Înainte de a intra, în expunerea mersului lucrărilor conduse și săvârșite de serviciul tehnic pe expiratul an 1915, gădesc prilejul să fac mai întâi o mică ochire asupra drumurilor noastre din trecut și să arăt pe scurt fazele prin care au trecut până astăzi.

Origina drumurilor, se pierde în negura timpurilor depărtate; drumurile au luat naștere odată cu apariția omului pe pământ; primele drumuri au fost numai niște cărări și poteci, și numai când omul și-a asociat bou și calu, la nevoile și trebuințele lui, au început drumurile primitive, un fel de urme însemnate pe fața pământului, mai mult prin diferite corpuri târâte și mult mai târziu prin urme de roate.

Omul preistoric, omul vechimii depărtate, nu a avut nici noțiunea de drumuri iar strămoșii noștri, nu au cunoscut de cât drumurile primitive; ei au umblat și călătorit numai pe drumuri naturale; pe drumuri pline de noroaie cleioase, pline de făgașe, cu urme adânci de roate, cu praguri, cu hopuri, cu urcușuri și coborâșuri repezi, semănate cu numeroase gropi și în regiunile deluroase și muntoase cu bolovani pietroși, cu treceri foarte anevoioase, peste locuri mlăștinoase, smârcoase și mocirloase, peste vărsături de ape, peste vâlcele și văi adânci, râpoase, fără poduri peste ape și râuri; și dacă mai recent să întâlnească câte un pod, era așa de șubred, așa de slab și fără pricoperi construite, în cât la fiecare pas trecătorul se vedea în pericol, să fie aruncat în prăpastie sau în valurile furioase ale apelor și torentelor peste cari treceau.

Un car, un vehicul, înțepenit, întroenit sau rupt în drum, trăgători căzuți de oboseală și ne mai putând să-și tragă povara, cu tot indemnul nemilosului bici și lovituri dureroase de ciomag, erau lucruri obișnuite de toate zilele și pe toate drumurile.

Așa erau drumurile de comunicație pe care lumea trecutului și mai recent, strămoșii noștri călătoreau; ei nu s'au putut bucura de înlesnirea, avantajele și inarele foloase, ce ne prezintă nouă astăzi drumurile bine soseluite și întreținute, cu poduri solide construite.

Strămoșii noștri loviți și hărțuiți de continuele invaziuni ce se vărsau peste ei din toate unghiurile țării, amenințați cu foc și sabie în tot momentul, când flagelele epidemice și foametea bântuiau țara de la un cap la altul, nu le rămânea timp a se ocupa și cu îmbunătățirea drumurilor, de care îmbunătățiri de altfel, nici idee nu aveau.

Au fost însă clipe, în viața unora din popoarele trecutului depărtat; popoare ca Babiloneni, Egipteni, Greci și Romani, cari înțelegând rostul și foloasele drumurilor, au construit drumuri soseluite, ale căror urme, cu toată vechimea lor, ne apar și astăzi; Dar odată cu căderea acestor popoare, au căzut și drumurile soseluite, iarăși în drumuri naturale; și a curs multă vreme; și s'au strecurat multe secole, până într'un târziu, când o redeșteptare apărură în apusul Europei din care răsări și începutul îmbunătățirii drumurilor de comunicație.

În frunte stă Franța, care înțelegând la timp marele foloase ce aduc drumurile soseluite, industriei, comerțului și oricărei ra-



muri de activitate omenească; a cheltuit până acum cu soselele ei peste 5 miliarde de franci și nu să da înapoi de la nici un sacrificiu, când este vorba de drumuri.

Un rege al Franței — se spune — ca se gasea în cele mai bune dispozițiuni, când ministru său li vestea, că a mai construit o sosea sau o porțiune de sosea.

Revenind la drumurile noastre, aș putea să arăt pe scurt câteva impresiuni ce ne-au lăsat în scrieri unii din călătorii streini, cari au călătorit prin România și Moldova, în secolul al 18 și 19, despre drumurile noastre din acel timp.

1). *Ladi Crauen*, în 1788, călătorind de la București spre Căineni, într'o descriere «impresiuni din călătorie», se găsește și următoarea notă:

«Natura este frumoasă în Moldo-Valahia; dar această plăcere este o slabă compensație, la starea peste măsură de rea a drumurilor».

«Adesea 20 de țărani susțin trăsura, care tot se răstoarnă și una din căruțele noastre tot s'a făcut în bucăți».

2). *Contele Salaberi* (francez) în 1791, a lăsat o descriere, în care găsim următorul pasagiu:

«Când călătorești prin Valahia, trebuie să renunți la superfluitățile vieții și să te mulțumești numai cu strictul necesar, de care adesea ești lipsit; și să te simți fericit, când nu dormi pe drum, pe câmpii sau prin păduri; cu toate că în sate sau la poște, trebuie să dormi în niște colibe, vizuini sub pământ (bordee) pe care numai fumul le arată că sunt locuințe omenești. Într'una din acestea, la o poștă, am dormit alături și în tovarășia unor găini, pe cari a doua zi trebuia să le mâncăm».

3). *Contele Lemidoff* la 1837, ne lasă următoarea descriere despre drumurile noastre.

«Ne sfârșitele câmpii dintre Giurgiu și București sunt întretăiate de câteva văi adânci cari în timpuri ploioase devin niște mlaștini foarte periculoase pentru călători; de multe ori riscăm să rămânem în ele, unde drumul nu are alte fundații, de cât niște crăci aruncate în nomol».

«Vai de echipagiul pe care caii obosiți nu l'ar putea scoate din aceste mocirle».

«Pe câmpii, drumul este brăzdat de ne-numărate lăgăse, iar vizitiul alege după plac pământul gol sau cu iarbă și în multe rânduri am fost amenințați să rămânem în drum, de unde numai loviturile puternice de biciu și țipetele vizitiului ne-a scos».

4) *Academicianul francez Marmier*, la 1846, descrie:

«Plâng pe călătorul care călătorește prin România, după o ploae sau după un deșgel, căci ceiace se numește în această țară drum, nu este de cât o simplă urmă trasă pe un pământ clisos și mișcător; iar după o ploae devine impracticabil; când timpul este bun și pământul uscat, faci o leghe pe oră, iar după o ploae, sosești când dă Dumnezeu».

Acestea erau drumurile cele mai însemnate ale țării, cari ori și cum erau cele mai bune, fiind drumuri mari; rămăuse dar de judecat și de glicit, ce trebuie să fi fost drumurile de a doua și a treia categorie.

5) *Francezul Belanger* la 1836, ne lasă o scriere sub numele «Căruța poștei». Iată cum ne povestește călătoriile cu căruța poștei:

«În nici o parte din lume, nu se călătorește cu mai multă repezițiune; dar în acelaș timp mai mult chinuit ca în Moldo-Valahia».

«Dacă călătorești călare, ești însoțit de un poștaș și dacă nu ai putința să te poți ține de el, rămâi singur fără conducător; rătăcind pe drumuri în direcția pornită, cu toate că drumuri nu există în această țară, iar dacă ai norocul să te ții de el, ajungi la destinație, zdrobit».

«În trăsura ești condus de doi sau trei vizitii, călări pe cai înhamați care pleacă ca o vijelie puternică; și se pare că nu mergi pe pământ, pe care abia îl atingi, ca și o rândunică în sbor; pierzi respirația, auzul, văzul, ești asfixiat de praful ce te învalue într'un nor gros ridicat de roate și copitele cailor, de care nu mai vezi nimic în lături, nu mai auzi de cât țipetele vizitiilor și pocnetele bicelor».

«Trăsura este o cutie mică, fără capac, pusă pe patru roate și două osii de lemn, lucrate numai din ferestruu și topor; este mai mult o roabă sau o albie, în care în loc de scaun, șezi pe un braț de fân».

«Vehiculul și călătorul sunt pentru vizitii niște accesorii, fără atențiune; ei străbat spațiul ca un vârtej în goana mare a 10 sau 12 cai cu nările înflăcărâte; lăgăse, șanțuri, torente, stușiuri, nimic nu-i oprește sau domolește din fuga nebună. În cutie salți în toate părțile, așa cum te dă hopurile și n'ai de ce te ține, de cât de marginele cutiei; se rupe o roată, căruța șovăie, se răstoarnă, asvârle afară pe călător, li rupe coastele sau gâtul, un picior, o mână, vizitii nu vor să știe nimic, ei nu văd, nu aud, numai când sosesc la stație bagă de seamă că lipsește roata, călătorul și adesea ori și căruța».



Din scrierile ce ne-au rămas de la unii din distinși călători, cari au trecut prin țara noastră, am schițat pe scurt, numai câteva, spre a ne putea face o idee, de ce erau în trecut drumurile în țara Românească și cum se făceau călătoriile pe aceste drumuri în acele vremi în trecut, lasând la o parte pe scriitorii noștri de seamă, ca Ion Ghica, Alexandri, Ureche și alții, cari ne-au descris în culori vii starea drumurilor din timpul lor și spaima ce apuca pe călător, în vremuri grele, pe drumuri rele, cum erau Oraștile, pe drumu Brașovului, Stărnina și Palota, din Mehedinți spre Severin, drumul pe valea Oltului spre Cănești și Turnu Roșu și altele multe.

Dacă crucile de lemn, cari din obicei creștinesc se pun pe marginea drumurilor în locurile, unde moare un călător, nu ar fi putrezit, pe aceste drumuri rele, ar fi singurele și îndestulătoarele mărturii, cari ne-ar arăta câte victime și câte vieți omenești, nu s'au stins în acele locuri de groază pentru călători.

Am făcut aceste scurte amintiri despre drumurile din trecut, numai în vedere de a ne putea face o icoană a trecutului, o slabă idee de nevoile, necazurile, greutățile și pericolele ce îndura călătorul pe drumurile rele de atunci și a le compara cu înlesnirea și siguranța ce avem noi cei de astăzi pe drumuri bine pregătite și îngrijite, noi cei de astăzi, care am trecut de la căruța poștii, la drumuri pe cari călătorești cu ințelea sborului rânduniceii, în automobile și cai ferate și iarna cu vagoane încălzite; și ni se pare ca din basme, când bătrâni în viață încă, ne povestesc că de la Târgoviște la București, distanță de 80 km. faceau adesea câte trei zile pe drum pe geruri de foc sau pe noroi până în căpâțana roții, când noi astăzi facem acelaș drum abia în două ceasuri; câtă depărtare între nevoile călătoriilor din trecut și înlesnirile de astăzi.

**Inceputul soseluirii drumurilor naturale în principatele Române—și începutul școlilor de poduri și sosele.**

### **Regulamentul organic**

Măsura de îmbunătățirea drumurilor de comunicație în principatele Române, începe odată cu alcătuirea regulamentului organic în anul 1832.

Regulamentul organic, este primul așe-

zământ legislativ la noi, care a legiferat dispozițiuni, de soseluirea și îmbunătățirea drumurilor de comunicație, prevăzând mijloace câte trei zile de salariorie de fiecare locuitor birnic și mici fonduri pentru construcțiuni de poduri.

Între anii 1835 și 1845—mai cu seamă Voda Ghica în Muntenia și Michail Sturza în Moldova, fac efortări încordate pentru îmbunătățirea a câtorva drumuri mari,—dar se lovesc de dificultatea, că nu aveau personal pregătit; în această nevoie, s'a luat măsuri de a se aduce meșteri dintr'o țară unde rânduiala făcerea soselelor era cu deplinătate cunoscută.

În 1850 văzându-se marele înlesniri și foloase ce aduc drumurile soseluite și înființarea de poduri—și în același timp lipsa de personal care să conducă aceste lucrări;—s'au înființat două școli de inginerie practică, una la București și alta în Iași.

În 1852 Voda Știrbei, la 4 August, încredința ilustrului inginer francez Leon Lalan, atât conducerea școlii de inginerie, cât și conducerea lucrărilor de sosele și lucrărilor de artă.

Lalan începu cu multă activitate și zel organizarea școlii și conducerea lucrărilor soselelor,—dar în anul 1853 izbucnind războiul Ruso-Turc,—inginerul Lalan părăsi țara și școala pe care o conducea se desființă și lucrările de șoseluire încetară;—aceiași soartă avu și școala de inginerie sau așezământul tehnic din Moldova, care își pierde urma în 1853, din cauza ocupațiilor Rusești.

Dupa 1853, urma o serie de evenimente mari politice, cari avură ca urmare unirea principatelor și în 1864, 10 August, sub domnia lui Cuza,—se reînființă școala sub numele de școala de poduri și sosele datorită marelui bărbat M. Cogălniceanu și la 1867 să reorganizează din nou, dela care data, urmează fără întrerupere până astăzi, producând ingineri dintre cari mulți prin lucrările mari de artă ce au executat, rivalizează cu inginerii de frunte ai altor state.

Prima promoție de ingineri în număr de 12 ai școlii Naționale de poduri și sosele între cari și cel ce vă vorbește fu dată în 1878.

La 1868, Ministru Donici întocmește și promulgă prima lege a drumurilor.

Dela această data se încep adevăratele lucrări de soseluirea rețelelor de drumuri, de construcțiuni de poduri și tot felul de lucrări tehnice de artă,—se înființează servicii tehnice pe județe,—pentru conducerea lucrărilor pe cele trei categorii de sosele, județene, vecinale și comunale, ramă-



ind pe seama statului numai căile mari de comunicații, sub numele de cai Naționale.

Legea drumurilor din 1868, ca orice lucru începător, avea multe lacune din care împrejurare a suferit modificări, până la 1906, când a fost înlocuită cu legea «Grădișteanu».

Legea din 1868 între alte inconveniente avea și următoarele:

1) Nu avea epoci determinate în care prestatorii să fie scoși în lucru soselelor. Așa ca un prestator începea lucru primăvara, îl apuca înghețu cu lucrul ne făcut și rămânea dator în bani. 2) Locuitorii îndărătnici aveau mijlocu să se folosească de toate împrejurările posibile, să nu facă prestația în natură și dacă erau dați datori în bani, găseau mijlocul să fie îngăduiți din an în an până se prescria, așa că la punerea legii din 1906 în aplicație, județul Dâmbovița avea o sumă de peste 400.000 lei prescrise, prin urmare aproape o jumătate milion de lei perdați. 3) Sub legea veche, în fiecare județ era două servicii tehnice, unul al Statului pentru căile naționale și altu al județului, etc., etc.

Prin legea din 1906, prestatorii să chiasă prin chemări scrise, în epoci când nu au munci agricole și li se da termen de 15 zile pentru cei cu palmele și 35 pentru cei cu vitele; urmărirea se fac de percep-

torii fiscali ai Statului, suprimându-se percepții comunale cari nu faceau urmărirea la timp și le lasau să se prescrie. Serviciile tehnice al Statului și al județului s'au unificat, rămânând numai serviciile Statului să conducă și lucrările județului.

Serviciile Statului bine organizate să conduc și dirigeza numai de la centru, pe când mai înainte, serviciile județelor rau organizate, să conduceau de județe și aveau 32 direcțiuni.

Legea din 1906 da cu mult mai bune roade de cât cea din 1868, totuși are și ea o lacună, urmărirea rămășițelor nu sunt bine legiferate și lasa încă de vorit.

## Tablou

Dăm aci un tablou rezumat.

De lungimea drumurilor sospeluite între anii 1832 și 1913 și anume:

De la legiuirea regulamentului organic din 1832 și până la legea drumurilor din 1868, adică în interval de 30 ani, s'a sospeluit în întreaga țară . . . 1100 kilometri

In 1870 lungimea drumurilor sospeluite era . . . 1800 kilometri

In 1880 lungimea drumurilor sospeluite era . . . 7884 kilometri

Și în 1913 aproape atinge numărul de . . . 30.000 kilometri.

## ZILE DE PRESTAȚIE

### Comparație între anii 1912 și 1913

#### a) Situația zilelor de prestație la închiderea campaniei pe 1912.

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	124.250	4860	82230	4135	230	215.805	Zile afectate pe 1912
	107.114	4177	73087	3956	238	188.582	» lucrate în natură
	17.126	683	9143	179	92	27.223	» rămășiță.

#### b) Situația zilelor de prestație pe anul 1913 la închiderea campaniei.

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	131.720	5295	79035	3490	270	219.810	Zile afectate pe 1913
	104.938	3983	68793	3165	163	181.042	» lucrate în natură
	26.782	1312	10242	325	107	38.768	» rămășiță.

#### c) Zile de prestație afectate pe șoselele județene.

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	12710	760	9400	645	45	23560	Zile afectate pe 1913
	9998	592	8044	558	35	19227	» lucrate în natură
	2712	168	1356	87	10	4333	» rămășiță.



*Lucrări executate pe șoselele județene.*

1) 52195 m. l. terasamente reparate. 2) 9589 m. c. pietriș transportat din care 7894 m. c. pietriș așternut și 1695 m. c. pietriș neașternut. 3) 47690 m. l. șanțuri reparate. 4) 32335 m. l. acostamente reparate. 5) 4 poduri reparate. 6) 15 podețe reparate. 7) 190 m. l. diguri reparate.

*d) Zile de prestație afectate pe șoselele vecinale.*

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	51.470	1375	30840	1745	100	85.530	Zile afectate
	42.046	1131	26890	1623	51	71.741	> lucrate în natură
	9.424	244	3950	122	49	13.789	> rămasiță.

*Lucrări executate pe șoselele vecinate.*

*a) Lucrări din nou.*

1) 400 m. l. terasamente executate. 2) 72 m. l. pat. 3) 152 m. c. pietriș transportat din care 152 m. c. pietriș așternut.

*b) Reparațiuni.*

1) 170795 m. l. terasamente. 2) 31002 m. c. pietriș transportat din care 27759 m. c. pietriș așternut și 3243 m. c. pietriș neașternut. 3) 250250 m. l. șanț reparați. 4) 133535 m. l. acostamente. 5) 12 poduri reparate. 6) 8 podețe construite și 171 reparate. 7) 933 m. l. diguri construite și 911 m. l. diguri reparate.

*e) Zile de prestație afectate pe șoselele comunale.*

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	67540	3160	38795	1100	125	110.720	Zile afectate
	52884	2260	33859	984	77	90.074	> lucrate în natură
	14646	900	4936	116	48	20.646	> rămasiță.

*Lucrări executate pe șoselele comunale.*

*a) Lucrări din nou.*

1) 800 m. l. terasamente. 2) 220 m. l. pat. 3) 190 m. c. pietriș transportat. 4) 190 m. c. pietriș așternut.

*b) Reparațiuni.*

1) 223050 m. l. terasamente. 2) 41718 m. c. pietriș transportat din care 38981 m. c. pietriș așternut și 2737 m. c. pietriș neașternut. 3) 380050 m. l. șanțuri. 4) 201980 m. l. acostamente. 5) 8 poduri construite. 6) 13 poduri reparate. 7) 18 podețe construite. 8) 224 podețe reparate. 9) 650 m. l. diguri construite și 543 m. l. diguri reparate.

**Rezumat asupra situației zilelor de prestație pe 1913.**

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	131.720	5245	79035	3490	270	219.810	Debitul total înscris în roluri
	104.938	3083	68793	3165	163	181.042	Totalul zilelor achit. în natură
	26.782	1312	10242	325	107	38.768	Totalul rămasiței.

Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	28.779	920	13574	123	14	43.410	Debitul prestatorilor mobilizați.
	15.412	277	9038	48	4	24.779	Zile lucr. de prest. mobilizați
	13.367	643	4536	75	10	18.631	> rămasiță > mobilizați.



Zile cu:	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
	102.941	4375	65461	3387	256	176.400	Debitul prest. nemobilizați
	89.526	3706	59755	3117	159	150.263	Zile lucr. dela prest. nemobilizați
	13.415	669	5706	250	97	20.137	> rămasița dela prest. nemobil.

Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	Total	
13.367	643	4536	75	10	18.631	Zile rămasița de la prestatori mobilizați transformate în bani fac suma de lei . . . . . 78.023,55
13.415	669	5706	250	97	20.137	Zile rămasița de la prestatori nemobilizați transformate în bani, fac suma de lei . . . . . 88.721,05
Iar totalul rămasiței mobilizațiilor și nemobilizațiilor este de lei . . . . .						166.744,60



**Procentul zilelor de prestație achitate în natură pe comune  
în exercițiul 1913.**

No. cor.	Numirea comunelor	Procentul la sută	No. cor.	Numirea comunelor	Procentul la sută	No. cor.	Numirea comunelor	Procentul la sută
1	Bucșani	99	38	Moțani	89	75	Șotânga	78
2	Matasaru	99	39	Potlogi	89	76	Țața	78
3	Boțești	98	40	Vacărești de R.	89	77	Vulcana	78
4	Dragodana	98	41	Voinești	89	78	Morteni	77
5	Gura Șuți	97	42	Broșteni	88	79	Rumânești	77
6	Sperieteni	97	43	Cândești	88	80	Brezoale	76
7	Văile Unite	97	44	Cojocaru	88	81	Brănești	76
8	Crângurile	96	45	Lucieni	88	82	Gura Oeniți	76
9	Ionești	96	46	Răciu	88	83	Gemeneg	75
10	Marunțiș	96	47	Ciupela	87	84	Ghergani	75
11	Mogoșani	96	48	Cobia	87	85	Oenița	75
12	Produlești	96	49	Găisești	87	86	Băldana	73
13	Schein	96	50	Titu	87	87	Pietrari	73
14	Costești	95	51	Colibași	86	88	Sălcuța	73
15	Șuța Seacă	95	52	Comișani	86	89	Conțești	72
16	Butoiu	94	53	Catuna	85	90	Dobra	72
17	Habeni	94	54	Lunguleț	85	91	Pucioasa	72
18	Patroaia	94	55	Tătărani	84	92	Slobozia Moara	72
19	Sacueni	94	56	Barbuleț	83	93	Doicești	71
20	Vișinești	94	57	Bella	83	94	Pietroșița	71
21	Colan	93	58	Bolovani	83	95	Răcari	70
22	Ghinești	93	59	Branăștea	83	96	Glodeni	66
23	Hulubești	93	60	Ludești	83	97	Isvoarele	66
24	Vacărești	93	61	Râul Alb	82	98	Mărcești	66
25	Glâmbocata	92	62	Valea Lunga	82	99	Viforâta	65
26	Perșinari	92	63	Dragomirești	81	100	Bezdead	65
27	Bogati	91	64	Jugureni	81	101	Aninoasa	61
28	Cazaci	91	65	Cornești	80	102	Frasin	61
29	Odobești	91	66	Gura Foi	80	103	Gheboaia	61
30	Picior de Munte	91	67	Runcu	80	104	Tătarăi	60
31	Cornațel	90	68	Uliești	80	105	Bălteni	58
32	Crovu	90	69	Vulcana Pandeli	80	106	Răzvadu	58
33	Mănești	90	70	Bilcuirești	79	107	Finta	57
34	Mircea Vodă	90	71	Vărfuri	79	108	Vizurești	53
35	Badulești	89	72	Cojasca	78	109	Sărdanu	40
36	Baleni	89	73	Moroeni	78			
37	Greci	89	74	Poenile	78			

**Comparație între procentul zilelor de prestație pe anii 1912—1913.**

	Procentul la sută al zilelor achitate cu					Total
	Palme	1 vită	2 vite	4 vite	6 vite	
Procentul general pe ex. 1912	86	85	88	95	72	87
„ „ „ 1913	79	75	87	90	60	82
Diferența între procente.	7	10	1	5	12	5

Din acest tablou se vede că încreșterile cu zile de prestație pe exerc. 1913, sunt în minus anului 1912 cu 7 la sută la zilele cu palmele, cu 10 la sută la zilele cu 1 vită, cu 1 la sută la zilele cu 2 vite, cu 5 la sută la zilele cu 4 vite și cu 12 la sută la zilele cu 6 vite.



## A) PROECŢE INTOCMITE

### I. Podete

#### a) Construcții din nou.

1) Podet de lemn de stejar peste apa Ilfovul, soseaua vecinală Priseaca-Teiş.

2) Podul de la Nisipari.

#### b) Reconstrucții de poduri, podete și punți.

1) Reconstrucția podetului de peste valea Rea, punctul Moise Radu Nichitoiu, de pe soseaua comună Glodeni-Lăculețe. 2) Idem peste vălceaua Humele, soseaua comună Pietroșița—Buciumeni—Bezdead. 3) Idem a punții de picior peste râul Ialomîța la puțurile sulfuroase comuna Pucioasa. 4) Idem a podului peste apa Glămbocul în Suseni din comuna Bogăți. 5) Idem a 2 podete tubulare klm. 5<sup>+</sup>700 și 5<sup>+</sup>900 sos. comunala Gara Laculețe—Vulcana Băi. 6) Idem a 4 podete tubulare klm. 3<sup>+</sup>588, 3<sup>+</sup>797, 5<sup>+</sup>327 și 8<sup>+</sup>944. 7) Idem a trei podete tubulare klm. 7<sup>+</sup>195, 7<sup>+</sup>240 și 12<sup>+</sup>628. 8) Idem a 3 podete tubulare klm. 3<sup>+</sup>900, 4<sup>+</sup>500 și 4<sup>+</sup>900. 9) Idem a 4 podete tubulare klm. 11<sup>+</sup>124, 12<sup>+</sup>011, 12<sup>+</sup>063 și 12<sup>+</sup>916. 10) Idem a podului peste apa Potocelu klm. 0<sup>+</sup>200, soseaua vecinală Ludești—Telești—Scheiu. 11) Idem a podului peste apa Potopu, soseaua vecinală Ludești—Hulubești—Halta Patroaia klm. 31<sup>+</sup>900. 12) Idem a punții între comuna Dobra și Gheboia. 13) Idem a punții între comuna Dobra și Mărcești. 14) Idem între comunele Bilciurești și Finta peste râul Ialomîța. 15) Idem peste apa Kilianca, soseaua comună Bilciurești—Frasin. 16) Idem peste apa Potopul, soseaua vecinală Lucieni—Mislea—Cobia. 17) Idem peste apa Vulcanița satul Cucuteni, soseaua comună Piscul—Vulcana. 18) Idem a podetului peste apa Racovița, soseaua vecinală Gara Nucet—Cazaci—Habeni—Bucșani—Adâncea. 19) Idem, idem peste apa Cacioasa. 20) Idem pe soseaua comună Laculețe—Glodeni peste apa Valea Dealului. 21) Idem pe soseaua comună Bela—Nistorești punctul I. Giuvelea. 22) Idem Buciumeni punctul valea Humelor. 23) Idem Vărfuri—Vișinești klm. 1<sup>+</sup>500. 24) Idem a podetului tubular pe soseaua vecinală Șotânga—Pandeli—Brănești—Pucioasa. 25) Idem a podetului tubular pe soseaua vecinală Grajduri—Viforâta. 26) Idem peste vălceaua Heleşteu din comuna Dragodana klm. 22<sup>+</sup>940 soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu. 27) Idem a podului de peste apa Pițigoiu klm. 17<sup>+</sup>942 din comuna Picior de Munte, soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giur-

giu. 28) Idem a podului peste debordarea râului Argeș soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu klm. 32<sup>+</sup>077.

#### c) Reparații de poduri și podete.

1) Proiect pentru reparația podului din comuna Bucșani, strada comună punctul Principesa Cleopatra și a podului punctul Dora Dales de peste apa Pascovu.

2) Idem idem peste apa Baltița din comuna Mărunțișu, soseaua comună Tomșani—Mărunțișu—Poșta Lăzărescu, punctul Biserica.

3) Idem idem a podului peste apa Potopu din comuna Gura Foi.

4) Idem idem a podului peste râul Dâmbovița soseaua vecinală Ghergani—Lunguleț klm. 4<sup>+</sup>512.

5) Idem idem a podetului punctul Ioan Tanăsescu, soseaua vecinală Târgoviște—Șotânga—Brănești—Pucioasa.

6) Idem idem a podului Colan—Văcărești—Pierșinari—Costești klm. 4<sup>+</sup>772.

7) Idem idem a podului Pucioasa—Vulcana—Pietrari klm. 7<sup>+</sup>220.

8) Idem idem a podului peste apa Potopu soseaua Ludești—Hulubești—Halta Patroaia klm. 31<sup>+</sup>900.

9) Idem idem a podetului peste apa Valea Seacă klm. 2<sup>+</sup>700, soseaua Lunguleț—Ghergani.

10) Idem a podetului peste valea Căniștea klm. 1<sup>+</sup>275, soseaua Lunguleț—Ghergani.

11) Idem idem pentru 4 podete pe soseaua județeană Târgoviște—Ploești klm. 4<sup>+</sup>270, 7<sup>+</sup>503, 3<sup>+</sup>177 și 7<sup>+</sup>990.

12) Idem a podetului soseaua județeană Târgoviște—Ploești klm. 0<sup>+</sup>400.

#### d) Aprovizionarea de materiale pentru reparatul podurilor și podetelor.

1) Aprovizionari de materiale pentru reparatul podului peste apa valea viilor, soseaua comună Râzvad—Gura Căniștea.

2) Idem pentru construcția a 3 apărători cu capre de lemn pe soseaua comună Ionești—Rătești din comuna Ionești.

3) Idem pentru construcția apărătorilor necesare la culeia dreaptă a podului peste Ialomîța, soseaua comună Bilciurești—Frasin lângă satul Ibrianu de Frasin.

4) Idem pentru construcția podului peste apa Neajlovu de pe soseaua vecinală Teiu din județul Argeș, Neajlovu din jud. Argeș—podul Argeș-gara Patroaia.

5) Idem pentru puntea peste Ialomîța, soseaua comună Bezdead—Buciumeni.

6) Idem pentru podul de peste Ialomîța, soseaua județeană Bujoreanca—Ochiul Bou-



lui din comuna Cătuul.

7) Idem pentru reparatul podețului peste apa Valea Racului klm. 17 $\frac{1}{2}$ :200 soseaua județeană Târgoviște—Ploești.

8) Aprovizionari de materiale pentru reparatul podețului peste apa Piscu Racului klm. 17 $\frac{1}{2}$ :652, soseaua județeană Târgoviște—Ploești.

9) Idem pentru 4 podețe peste apa Piscu Racului, soseaua județeană Târgoviște—Ploești klm. 4 $\frac{1}{2}$ :240, 7 $\frac{1}{2}$ :503, 3 $\frac{1}{2}$ :177 și 7 $\frac{1}{2}$ :990.

10) Idem pentru facerea piloților pentru dințari la pământul miscat pe soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung k. 35 $\frac{1}{2}$ :400.

#### *Trotuare și Rigole.*

1) Proect pentru facerea trotuarului și rigolelor de bolovani de râu pe soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu de la klm. 0 $\frac{1}{2}$ :450 la klm. 0 $\frac{1}{2}$ :800, spre cimitirul orașului.

#### *f) Aprovizionari de pietriș.*

1) Proect pentru aprovizionarea de pietriș pe soseaua județeană Târgoviște—Ploești klm. 2 $\frac{1}{2}$ :500-5 $\frac{1}{2}$ :000.

2) Idem idem klm. 0-1 $\frac{1}{2}$ :300.

3) Idem idem klm. 0-18 $\frac{1}{2}$ :000.

4) Idem idem pe soseaua județeană Târgoviște—Butimanu klm. 1 $\frac{1}{2}$ :300-3 $\frac{1}{2}$ :000.

5) Idem idem klm. 40 și 44 $\frac{1}{2}$ :400

6) Idem idem pe soseaua județeană Târgoviște—Găești-Giurgiu klm. 0 $\frac{1}{2}$ :500-1 $\frac{1}{2}$ :400.

7) Idem idem klm. 24 $\frac{1}{2}$ :500-27

8) Idem idem klm. 0 $\frac{1}{2}$ :400-15 $\frac{1}{2}$ :000.

9) Idem idem klm. 25-27 și 29 $\frac{1}{2}$ :400-32.

10) Idem idem pe soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung kl. 4-6 și 14 $\frac{1}{2}$ :700-16.

11) Idem idem klm. 1 $\frac{1}{2}$ :400-4.

12) Idem idem pe soseaua vecinală Ghergani—Bilciurești klm. 9-10, 11-12, 12-13 și 14-18.

13) Idem, idem, idem Prișaca—Teiș klm. 0-2.

14) Idem, idem, idem Colan—Vacărești—Pierșinari—Costești klm. 6-9.

15) Idem, idem, idem Vișoara—Coada Butoiului—Halta Patroaia în punctele pădurei Marghioala—Cosma și Piscu Oveza.

16) Idem, idem, idem Ghergani—Bilciurești klm. 9-10, 13-14 și 14-14 $\frac{1}{2}$ :800.

17) Idem, idem, idem gara Titu—Sălcuța—Odobești—Crov klm. 4-6.

#### *g) Proecte de școli.*

1) Proect pentru construcția unui local de școală și latrină în comuna Ionești.

2) Idem cu 2 săli de clasă și latrină în comuna Moșteni, cătunul Fieni.

3) Idem cu 3 săli de clasă și latrine în comuna Vacărești.

#### *h) Proecte pentru construcții din nou.*

1) Proect pentru construcția unui grajd pentru 3 vite în comuna Bucșani.

2) Idem pentru 2 cai la judecătoria Voinești.

3) Idem pentru 5 cai la Administrația plășei Ghergani.

4) Idem pentru 2 cai la judecătoria și administrația plășei Văile Unite.

5) Proect pentru facerea unui șanț despartitor între izlazul comunei Brezoele și proprietatea d-lui Dobrescu.

6) Proect pentru facerea unui puț tubular de ciment la grajdul comunei Frasinu.

7) Proect pentru facerea asanarilor bălților pe strada comunală, între soseaua vecinală Brezoele—Racari și Calea Națională No. 9 Fundata—Târgoviște klm. 37 $\frac{1}{2}$ :987 din comuna Răcari.

8) Proect pentru facerea unui bordei pentru conservatul gheței la spitalul comunei Voinești.

9) Proect pentru iluminatul cu electricitate a localului serviciului tehnic.

#### *i) Proecte pentru împrejuriri.*

1) Proect pentru facerea împrejuririi la localul școlii din comuna Bogați.

2) Împrejurire și mobilier la primăria Brezoele.

3) Împrejurire la localul de școală din comuna Hăbeni.

4) Împrejurire la localul de primărie din comuna Potlogi.

5) Împrejurire la localul de școală din comuna Răzvad.

6) Împrejurire la localul judecătoriei din Bezdead.

#### *j) Proecte pentru reparații.*

1) Proect pentru facerea reparațiilor și mobilier la localul primăriei din com. Bezdead.

2) Reparații la școala din comuna Brezoele.

3) Reparații la școala din com. Cornești.

4) Reparații la primăria din comuna Ghi-nești.

5) Reparații și modificări la primăria Hăbeni.

6) Reparația și mutarea latrinei la școala din Matăsar.

7) Reparații la școala din Patroaia.

8) Reparații la primăria Pietrari.

9) » la judecătoria Văile Unite.

10) » la judecătoria și administrația plășei Bilciurești.

11) Reparații la localul Prefecturii.

12) Reparații la arestul preventiv.



## B) LUCRĂRI EXECUTATE

*Poduri, podete, reparațiuni, aprovizionări, trotuare, etc.*

### a) Executate prin antrepriză.

1) Trotuar și rigole din bolovani de râu pe soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu klm. 0<sup>+</sup>/<sub>+</sub>450-0<sup>+</sup>/<sub>+</sub>800.

### b) Lucrări executate în regie.

1) Aprovizionari de materiale pentru reparatul podului peste valea viilor, soseaua comunala Razvad—Gura Ocniți.

2) Reparatul podului de pe strada comunala din comuna Bucșani, punctul Principesa Cleopatra și a podului punctul Dora Dales de peste apa Pascovu.

3) Idem a podului peste apa Baltița din comuna Marunțișu, soseaua comunala Tomșani—Marunțișu.

4) Idem a podetului de lemn de stejar punctul Ioan Tanasescu de pe soseaua vecinală Târgoviște—Șotânga—Branesti—Pucioasa.

5) Idem a podului de pe soseaua vecinala Pucioasa—Vulcana—Pietrari klm. 7<sup>+</sup>/<sub>+</sub>220.

6) Idem a podului de pe soseaua vecinala Colan—Văcărești—Perșinari—Costești klm. 4<sup>+</sup>/<sub>+</sub>772.

7) Tub de ciment pe valea lasului, soseaua vecinala Grajduri—Viforâta—Aniuoasa.

8) Reparația podetului peste Valea Seaca, soseaua vecinala Lunguleț—Ghergani klm. 2<sup>+</sup>/<sub>+</sub>700.

9) Idem a podetului peste valea Căni-pisten, soseaua vecinala Lunguleț—Ghergani klm. 1<sup>+</sup>/<sub>+</sub>275.

### c) În regie în curs de execuție.

1) Aprovizionari de materiale pentru construcția a 3 apărători cu capre de lemnărie, contra distrugerii ce se face de râul Argeș, soseaua comunala Ionești—Ratești din comuna Ionești.

2) Reparatul podului peste apa Potopu de pe soseaua comunala Gura Foi.

3) Reparatul podului peste râul Dâmbovița, soseaua vecinala Ghergani—Lunguleț klm. 4<sup>+</sup>/<sub>+</sub>512.

4) Reconstrucția a 2 podete tubulare pe soseaua vecinala gara Laculețe—Vulcana Bai klm. 5<sup>+</sup>/<sub>+</sub>700 și 5<sup>+</sup>/<sub>+</sub>900.

5) Idem a 3 podete tubulare pe soseaua Miculești—Bela—Bezdead klm. 3<sup>+</sup>/<sub>+</sub>588, 3<sup>+</sup>/<sub>+</sub>797, 5<sup>+</sup>/<sub>+</sub>327 și 8<sup>+</sup>/<sub>+</sub>944.

6) Reconstrucția a 3 podete tubulare pe soseaua vecinala Pucioasa—Vârfuri—Valea Lungă—Colibași klm. 7<sup>+</sup>/<sub>+</sub>195, 7<sup>+</sup>/<sub>+</sub>240 și 12<sup>+</sup>/<sub>+</sub>282.

7) Idem a 3 podete tubulare pe soseaua vecinala gara Laculețe—Vulcana Bai klm. 3<sup>+</sup>/<sub>+</sub>900, 4<sup>+</sup>/<sub>+</sub>500 și 4<sup>+</sup>/<sub>+</sub>900.

8) Idem a 4 podete tubulare pe soseaua vecinala Miculești—Bela—Bezdead—Ocina klm. 11<sup>+</sup>/<sub>+</sub>124, 12<sup>+</sup>/<sub>+</sub>011, 12<sup>+</sup>/<sub>+</sub>063 și 12<sup>+</sup>/<sub>+</sub>916.

9) Reparația podului peste apa Potopul soseaua vecinala Ludești—Flulubești—Halta Patroaia.

10) Reconstrucția punții peste apa Vulcanița, satul Cucuteni soseaua comunala Piscu Vulcana

### d) În curs de execuție în antrepriză.

1) Construcția podului de la Nisipuri, punctul moara Tremurici.

2) Reconstrucția podului de peste apa Pițigoiu, soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu klm. 17<sup>+</sup>/<sub>+</sub>942 din comuna Picior de Munte.

3) Idem a podului peste debordarea râului Argeș, soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu klm. 32<sup>+</sup>/<sub>+</sub>0.77.

## C) APROVIZIONĂRI.

*Aprovizionări de pietriș.*

### a) Executate prin antrepriză.

1) Aprovizionare de pietriș pe soseaua județeană Târgoviște—Ploești klm. 2<sup>+</sup>/<sub>+</sub>500-5<sup>+</sup>/<sub>+</sub>000.

2) Idem, idem, idem klm. 0-1<sup>+</sup>/<sub>+</sub>300.

3) Idem, idem, idem klm. 0-18<sup>+</sup>/<sub>+</sub>000.

4) Idem pe soseaua județeană Târgoviște—Butimanu klm. 1<sup>+</sup>/<sub>+</sub>300-3<sup>+</sup>/<sub>+</sub>000.

5) Idem, idem, idem klm. 40 și 44<sup>+</sup>/<sub>+</sub>400.

6) Idem pe soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu klm. 0<sup>+</sup>/<sub>+</sub>500-1<sup>+</sup>/<sub>+</sub>000.

7) Idem, idem, idem klm. 24<sup>+</sup>/<sub>+</sub>500-27

8) Idem, idem, idem klm. 0<sup>+</sup>/<sub>+</sub>400-15.

9) Idem, idem, idem klm. 25-27 și 29<sup>+</sup>/<sub>+</sub>400-32.

10) Idem pe soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung klm. 4-6 și 14<sup>+</sup>/<sub>+</sub>700-16.

11) Idem, idem, idem klm. 1<sup>+</sup>/<sub>+</sub>400-4.

12) Idem pe soseaua vecinală Priseaca—Teiș klm. 0-2.

13) Idem pe soseaua vecinală Văcărești—Pierșinari—Costești klm. 6-9.

14) Idem pe soseaua vecinală Ghergani—Bilciurești klm. 9-10, 13-14 și 14-14<sup>+</sup>/<sub>+</sub>800.

*Pietriș executat în regie.*

1) Aprovizionare de pietriș pe soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung kilometru 1<sup>+</sup>/<sub>+</sub>400-4.

2) Idem pe soseaua vecinală Ghergani—



Bilciurești klm. 9-10, 11-12, 12-13, 13-14 și 14-18.

3) Idem, idem, idem gara Titu—Sălcuța—Olobești—Crov klm. 4-6.

## D) CONSTRUCȚII de ZIDĂRIE.

### 1) Executate.

#### a) Clădiri, reparații și înprejmuri.

1) Reparații la judecătoria din comuna Vaile Unite.

2) Înprejmuire la judecătoria Bezdead.

3) Construcția grajdului la judecătoria și administrația plășei Vaile Unite.

4) Reparația localului prefecturii.

5) Reparația localului arestului preventiv.

6) Reparația la cantonul Podului Argeș Ionești.

#### b) În curs de execuție.

1) Localul de școală cu 2 săli de clasă în comuna Moțeni, satul Fieni.

2) Grajd pentru vite la administrația plășei Ghergani.

3) Reparația localului de administrație din Bilciurești.

## I. Categoria căilor de comunicație.

Căile de comunicație în județul Dâmbovița sunt de două categorii:

1) Căi naționale întreținute de Ministerul L. P.

2) Căi județene întreținute de județ.

### A) Căi naționale.

#### a) Numele căilor și lungimea lor.

Județul Dâmbovița este străbatut de două căi naționale:

1) Porțiunea din calea națională București—Pitești—Vârciorova cuprinsă între klm. 32 și 89, adică între limita județului Ilfov klm. 32 și limita județului Mușcel klm. 89, având lungimea de 57 klm.

2) Porțiunea din calea națională No. 9 Fundata—Târgoviște—Sinaia, cuprinsă între klm. 32 de unde se desprinde din calea națională București—Vârciorova și până în apa vai Izvoru klm. 138÷200 în hotarul județului Prahova, având lungimea de klm. 106÷200

Total klm. 163÷200

#### b) Mijloace de întreținere a căilor naționale.

Căile naționale se întrețin de Stat și anume: de Ministerul Lucrarilor Publice; cu aprovizionari de pietriș, construcțiuni de

lucrari de artă și personalul necesar.

1) Pietriș. Se aprovizionează pietriș prin antreprize date pe câte trei ani cu contract, pentru o suticiență și bună întreținere anuală.

2) Se construiesc podurile și podețele necesarii, înlocuindu-se podurile și podețele provizorii de lemn, deteriorate, cu poduri și podețe permanente de beton armat.

3) Se fac plantații de arbori pe zonele soselelor și să completeze arborii distruși sau uscați.

#### c) Personal.

Pentru întreținerea căilor naționale, personalul de întreținere se compune dintr'un inginer șef, ajutor (care actualmente lipsește), conductor, picheri, șefi cantonieri și cantonieri.

Numărul personalului de întreținere pe categorii.

1) Pe calea națională București—Pitești—Vârciorova.

Cantonieri . . . . .	27
Șefi cantonieri . . . . .	1
Picheri . . . . .	2
Total . . . . .	30

2) Pe calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia.

Cantonieri . . . . .	65
Șefi cantonieri . . . . .	5
Picheri . . . . .	2
Total . . . . .	72

3) Totalul personalului (pentru cadre complete).

Inginer șef . . . . .	1
ajutor (loc vacant) . . . . .	1
Conductor (bolnav în concediu) . . . . .	1
Picheri . . . . .	4
Șefi cantonieri . . . . .	6
Picheri . . . . .	4
Cantonieri . . . . .	92
Total . . . . .	109

Rolul ce are de îndeplinit personalul pe căile naționale.

1) Cantonierii.—Cantonierii, formează personalul muncitor, ei au îndatorirea a face toate lucrările ce se cer pentru bună întreținere a soselei în secția ce i se încredințează și anume: îngrijesc de petrișul aprovizionat de antreprenori; astorn petrișul pe patul soselei, când trebuința cere, dar în general loanna; astupa gropile și fagașele de roți după patul soselei; în timpuri de uscaciune curăță praful după sosea spre a nu se transforma în noroi și în tim-



puri de uinezeli, curăță noroiul; îngrijesc de poduri și podețe spre a nu li se aduce stricacțiuni de către calatori; îngrijesc de plantații; tac gropi pentru noile plantații; scot pueții de arbori din paduri sau pepiniere și îi plantează în gropile deja facute de mai înainte; repară și întrețin în bună stare șanțurile soselei; dau scurgeri la ape unde boltesc în șanțuri sau la poduri și podețe, etc.

Cantonierii au porțiuni de sosea determinate de întreținut numite secții, pe care este obligat a o ține în totdeauna în bună stare și îngrijire; ei nu pot lipsi de la post fără permisiune; când secția unui cantonier nu este bine întreținută, se pedepsește cu amendă ca și pentru lipsuri de la post fără permisie, și când se repetă se depărtează din serviciu.

Parte din cantonieri locuiesc în cantoane construite de către Stat pe marginea căilor naționale; ei au dreptul la pensii ca orice funcționar după legea de pensii.

2) *Șefii cantonieri.*—Au îndatorirea a supraveghea zilnic și de aproape pe cantonierii dați sub îngrijirea lui, ca să nu lipsească de la post fără permisie, să dea instrucțiuni cantonierilor, să deprindă și să instruiască pe cantonierii noi, să observe zilnic cantitatea de lucru făcută de fiecare cantonier, să se astupe gropile și fagașele cu petriș depozitat pe zone, să se curățe pralul și noroiul după patul soselei, să semneze în carnetele cantonierilor lucrările făcute zilnic de cantonier și în genere, să îngrijească ca personalul de cantonieri să își facă datoria și să întreție secția în cea mai bună stare.

Parte din șefii cantonieri locuiesc în cantoane și se bucură de drepturile legii pensiunilor.

3) *Picherii.*—Supraveghează pe șefii cantonieri și pe cantonieri a-și face datoria; ei raportează șefului serviciului orice neregularitate sau abatere de la datorie a șefilor cantonieri și cantonierilor; au obligațiunea de a îngriji ca pietrișul aprovizionat să fie așternut pe patul soselei la timp; supraveghează aprovizionările de pietriș; supraveghează și conduc orice lucrare ce se execută în secția sa ca: poduri, podețe, lucrări de apărări, etc.

4) *Conductorul.*—Are datoria de a supraveghea întreg personalul de picheri, șefi cantonieri și cantonieri, a îngriji de bună stare a cantoanelor, împreună cu inginerul și ajutorul dresază proiectele pentru aprovizionari de pietriș, face studii prin ridicări de planuri, nivelmente, sondage, etc., pentru reconstrucțiuni de poduri, podețe și

lucrări de artă, supraveghează lucrările de artă ce se execută, a inspecta regulat soselele și personalul, etc.

5) *Ajutorul sau subșeful.*—Dresază proiecte de reconstrucțiuni și construcțiuni de poduri, podețe, cantoane, dependințe la cantoane, împrejmuiri, puțuri, ziduri de sprijiniri pentru terenuri alunecoase, pavagii, canalizări, caseuri, rigole, drenaje, șanțuri de scurgere, lucrări de terasamente, înmpliniri și defileuri, dresază proiecte pentru aprovizionari de pietriș, ia parte cu inginerul șef la recepțiuni de lucrări și de pietriș, dresază procese verbale de recepțiuni și situații de valoarea lucrărilor executate, face plățile personalului de picheri, șefi cantonieri și cantonieri, în lipsa inginerului șef, înlocuește pe inginerul șef când lipsește, etc.

6) *Inginerul șef.*—Are supravegherea și conducerea generală a tuturor lucrărilor ce să execută pe căile naționale și a întregului personal. Inspectează căile naționale în toată lungimea lor cel puțin odată pe lună, face plățile personalului de picheri, șefi cantonieri și cantonieri, pe sosea, adică fiecare în secția lui, întocmește proiectele cu subșeful pentru toate lucrările ce se cer și de orice natură, observă și controlează lucrările ce se execută, fie pe cale de antrepriza fie pe cale de regie, face recepția pietrișului aprovizionat de antreprenori și a lucrărilor de artă de orice fel; însoțește pe Inspectorul general în faceri de inspecții soselelor și la recepțiuni de lucrări mari, dresază situațiuni de lucrări executate, aplica pedepse asupra personalului care își neglijează datoria, înlocuește pe cei ce lipsesc de la îndeplinirea datoriei, completează vacanțele, conduce întreaga corespondență cu Ministru Lucrărilor Publice, cu Inspectoratul, cu Direcția de poduri și sosele și cu orice altă autoritate cu care se leagă serviciul căilor naționale, acordă permisii personalului interior, etc., etc.

NB.—Inginerul șef și ajutorul, afară de îngrijirea căilor naționale, au sub a lor conducere și îngrijire și toate lucrările din întreg județul (sosele, poduri, podețe, construcțiuni de tot felul etc.)

## B) Sosele județene.

Soselele întreținute cu resursele județului se împart în trei categorii și anume:

- 1) Sosele județene.
  - » vecinale.
  - » comunale.



## a) Sosele județene.

În județul Dâmbovița sunt patru sosele județene și două ambrășamente.

1) Soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung, în lungime de 35 $\frac{1}{2}$ 600 klm.

2) Idem, idem Târgoviște—Gaești—Giurgiu în lungime de 50 $\frac{1}{2}$ 040 klm.

3) Idem, idem Târgoviște—Butimanu—București cu ambrășamentul Ochiu Boului în lungime de 52 $\frac{1}{2}$ 730 klm.

4) Idem Târgoviște—Ploești cu ambrășamentul Monastirea Dealului în lungime de 20 $\frac{1}{2}$ 630 klm.

Lungimea totală 159 $\frac{1}{2}$ 000 klm.

## b) Sosele vecinale.

Tabloul soselelor vecinale ar ocupa un spațiu întins, dacă s'ar enumera toate, dar între cele mai principale figurează și următoarele sosele vecinale:

1) Soseaua vecinală Târgoviște—Teiș—Șotânga—Branesti—Pucioasa.

2) Idem Târgoviște—Nisipuri—Gura Ocniți—Ocnița—Colibași.

3) Gara Pucioasa—Vârfuri—Valea Lungă—Prahova.

4) Miculești—Bela—Bezdead—Costișata—Ocina—Prahova.

5) Pietroșița—Runcu—Râu Alb—Pietrarii—Isvoarele în soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung.

6) Vișoara—Dragomirești—Coada Butoiului—Ludești—Hulubești—Halta Pătroaia.

7) Ludești—Telești—Bogați.

8) Dragomirești—Butoiu—Hulubești.

9) Târgoviște—Colan—Văcărești—Pierșinari—Produlești—Costești Deal.

10) Olari—Mănești—Tatarani—Cândești—Podul Gemenea.

11) Gara Titu—Branize—Bolovani—Cornățel—Dobra—Gheboiaia—Frasin—Finta—Postărnac—Prahova.

12) Gara Titu—Titu—Plop—Costești—Puțul cu Salcie—Mogoșani—Cojocaru—Dragodana.

13) Gara Titu—Sălcuța—Odobești—Crovu—Podul Crovu—Vlașca.

14) Gara Ghergani—Mavrodin—Colac—Sabiști—Bilciurești.

15) Crovu—Potlogi—Găiseni—Bolintinu de Vlașca.

16) Gara Nucet—Cazaci—Racovița—Hăbeni—Bucșani—Adâncă.

17) Podul Lucieni—Lucieni—Mizlea—Cobia—Gaești.

18) Podul Argeș—Ionești—Pottogenii—Deal—Pătroaia—Deal—Rătești—Pitești.

19) Podul Argeș—Cacova—Morteni—Leșile de Argeș.

20) Pierșinari—Sperioțeni—Burduca în calea națională spre Gaești.

21) Bucșani—Rișoiaia—Marcești—Gheboiaia, etc.

Soselele vecinale în număr de peste 50 au lungime totală de 631 $\frac{1}{2}$ 730 klm.

## c) Sosele comunale.

Soselele comunale în număr de 685 (în care intră și strade comunale), au lungimea totală de 1290 $\frac{1}{2}$ 120 klm.

## Rezumat

1) Sosele județene în lungime	159 $\frac{1}{2}$ 000 klm
2) » vecinale în lungime	631 $\frac{1}{2}$ 730 »
3) » comunale »	1290 $\frac{1}{2}$ 120 »
Lungimea totală	2080 $\frac{1}{2}$ 850 »

## d) Mijloace de întreținere.

Mijloacele de întreținerea soselelor județene, vecinale și comunale sunt următoarele:

1) Zilele de prestație.

2) Fondurile din zecini adiționale asupra impozitelor directe.

3) Personalul de supraveghere și întreținere.

## 1) Mijloace de întreținere în zilele de prestații.

Fondul principal al construcției și întreținerii soselelor îl formează zilele de prestație.

Cu zile de prestație s'au construit, să construește și să întrețină întreaga rețea de sosele, se fac terasamente, se aprovizionează pietriș pentru întreținere, se repară paturile soselelor deteriorate, să fac șanțuri din nou și se repară cele stricate, să aprovizionează materiale pentru lucrări în regie de podete și alte lucrări de artă, se fac montările materialelor în construcții acolo unde nu ajung fondurile bănești, etc.

În anul 1913, au fost înscrise în rolurile de prestații după categorii următoarele zile de prestații:

Zile cu palmele	131.720
» » una vită	5.295
» » două vite	79.035
» » patru vite	3.190
» » șase vite	270

Total 219.810

Din acestea s'au executat în natură:

cu palmele	104.938
cu vitele	78.104

Total 181.042



Au rămas ne executate (în bani).	
cu palmele	26.782
cu vitele	11.986
<b>Total</b>	<b>38.768</b>

Anul acesta prestatorii mobilizați au fost scutiți de prestație printr-o lege, dar cum legea s'a votat târziu de corpurile legiuitoare după închiderea campaniei lucrărilor de prestație, parte din mobilizați au achitat prestația în natură, iar parte au rămas datori după cum se vede în tabloul următor:

*a) Prestatorii mobilizați.*

Au lucrat în natură prestatorii mobilizați.	
1) cu palmele	15.412
2) „ vitele	9.367
<b>Total</b>	<b>24.779</b>

Au rămas ne lucrați (dar scutiți)	
1) cu palmele	13.367
2) „ vitele	5.264
<b>Total ramașițe</b>	<b>18.631</b>

*b) Prestatorii ne mobilizați.*

Au lucrat în natură.	
1) cu palmele	89.526
2) „ vitele	66.737
<b>Totalul zilelor lucrate</b>	<b>156.263</b>

Au rămas ne lucrate (în bani)	
1) cu palmele	13.415
2) „ vitele	6.722
<b>Zile ramașița</b>	<b>20.137</b>

Ramașița din prestații în bani (în care nu intră suma de lei 78.023, a mobilizaților cari nu au lucrat, dar cari au fost scutiți prin legea votată de corpurile legiuitoare) bună de urmărit este de lei 88.721.

*III) Mijloace de întreținere cu fonduri bănești din zecimi adiționale asupra impozitelor bănești.*

Fondurile bănești înscrise în bugetul drumurilor pe 1913 au fost:	
1) Zecimi adiționale	160.000.—
2) Zile de prestație achit. în bani	35.000.—
3) Din ramașițe din zecimi și alte venituri accidentale	55.200.—
4) Venituri întâmplătoare	1.600.—
5) Venituri extraordinare	39.711,30
<b>Total . .</b>	<b>291.511,30</b>

Fondul de lei 291.511,30, s'a repartizat prin votul Consiliului general în modul următor:

Bugetul ordinar.	Lei B.
1) Datorii contractate	13.849,65
2) Serviciul administrativ al drumurilor și retribuirea personalului județean	128.200.—
3) Cheltuieli diverse ca: cheltuieli de cancelarie, publicațiuni, cheltuieli pentru studii pe teren, iluminatul și încălzitul localului serviciului tehnic, instalatul luminei electrice în noul local, întreținerea automobilelor, Ministerului L. P. pentru inspecția automobilelor	21.700.—
4) Întreținerea drumurilor, unelte, poduri, podețe, cantoane, îmbunătățiri la localul serviciului și întreținere, etc.	17.900.—
5) Cheltuieli de percepere, restituiri de sume rân încasate	10.200.—
6) Fond disponibil pentru deschidere de credite	29.750,35

*Bugetul extraordinar.*

1) Construcțiuni de sosele și împietruiri	9.000.—
2) Construcțiuni de poduri și podețe	30.711,30
<b>Total</b>	<b>291.511,30</b>

*III. Personalul.*

Personalul pentru conducerea lucrărilor tehnice ale județului, pendinte de serviciul tehnic și lucrărilor extratehnice, pe anul 1913, a fost următorul:

1) Inginer șef . . . . .	1
2) Inginer ajutor (vacant) . . . . .	0
3) Conducători . . . . .	5
4) Picheri . . . . .	7
5) Șefi cantonieri . . . . .	24
6) Cantonieri . . . . .	83
<b>Total . . .</b>	<b>120</b>

Acest personal se împarte în trei categorii și anume:

- 1) Personalul superior, de supraveghere, proiectori, etc. (Inginer și conducători).
- 2) Personalul inferior de conducere (picheri și șefi cantonieri).
- 3) Personalul inferior muncitor (cantonieri, dulgheri, pietrari).

a) *Inginerul Șef.* Are supravegherea, direcțiunea și conducerea întregului serviciu. Intocmește și ia măsuri pentru dresarea tuturor proiectelor ce se cere, atât pentru lucrări din nou, cât și pentru reparații;—su-



pravegheaza și conduce toate lucrările tehnice ale serviciului;—inspectează întreg personalul, și după căile Naționale și după soselele județului; și aranjează, sau distribuie acest personal după trebuințele serviciului, controlează toate lucrările de artă, ca poduri, podețe, cantoane, ziduri de apărare și de sprijiniri, drenaje, diguri, deasemenea lucrările extratehnice, cum sunt locuri de școale, primării, biserici, dispensarii, infirmerii și în fine tot ce se lucrează cu banul public și ca lucrări din nou și ca reparațiuni; face recepțiunea lucrărilor executate, dresază procesele verbale și situațiuni de plăți, de recepțiuni provizorii și pentru dari de acțiuni, sau materiale aprovizionate;—recepțiuni de pietriș,—execută prin agenții săi, sau prin bune înțelegeri lucrări în regie, atât la stat cât și la județ.

Deschide campaniile de lucrări cu prestații primăvara și le închide toamna. Regulează și tranșează neînțelegerile între personalul inferior, numește personalul inferior de cantonieri și pe toți funcționarii cu salariu până la 60 lei lunar, recomandă Ministerului L. P. spre confirmare, personalul de picheri, șefi cantonieri,—aplică pedepse disciplinare personalului inferior, depărtează din serviciu pe cei neglijenți necorijibili; controlează rolurile de prestații, întocmește tablourile de repartitia prestații pe sosele și lucrări, controlează și verifică statele de prefaceri pe trimestre în cursul fiecărui an; aplică legea și regulamentul drumurilor.—Ridică planuri de situație, nivelmente și sondaje pentru construcțiuni de poduri, podețe și orice lucrări de artă;—și pentru construcțiuni extratehnice, de școale, primării, biserici, etc.—Rezolvă neînțelegerile și reclamațiile cu privire la lucrări de prestație și lucrări de artă,—conduce toată corespondența, cu Ministerul L. P., cu prefectura și cu toate autoritățile cu care serviciul tehnic are afaceri.—etc., etc.

În rezumat:—Are întreaga conducere și răspundere a serviciului ce-i este încredințat.

c) *Picherii și șefii cantonieri*;—Au îndatorirea, a conduce, a îngriji și supraveghea soselele și lucrările de artă din secția sa;—ei iau parte la formarea rolurilor de prestații de către comisiunile prevăzute de art. 34 din legea drumurilor și a controla spre a nu se face omiteri la înscrierea locuitorilor. În epocile de lucru cu zile de prestație, face liste și chemări înscrise ale locuitorilor,—le arată și le înseamnă pe fața pământului punctul de lucrare și lucrarea ce are să facă, de terasamente, șanț de sosea, reparații de pat de sosea, pentru prestatorii cu palmele și unde să care pietrișul cei

cu vitele, fixându-le și cantitățile de lucrări ce are să facă, observă și conduce aceste lucrări și dau instrucții în timpul executării lucrărilor; de asemenea conduc și supraveghează lucrările tehnice de poduri și podețe, etc. Ajută d-lor conducători la recepția lucrărilor, la ridicări de schițe de planuri, nivelmente, sondaje, etc. pentru lucrări de artă, în liste de locuitorii eșiți în lucrul soselelor și de cantitatea executată de fiecare locuitor, notând punctele unde fiecare locuitor a executat lucrarea și felul lucrării executate, operează în rolurile de prestații lucrările făcute de fiecare locuitor, controlează listele de adausă și scăzăminte dresate de autoritatea comunală pe trimestre în timpul anului, observă și controlează alinierea satelor, când se face clădiri sau împrejurări noi, a nu se călca zonele drumurilor iar la câmp a nu se ară de către proprietarii riverani, dresază procese verbale cu autoritatea în drept și cheamă în judecată pe delincuenți. După închiderea campaniei în timpul ernoii, întocmesc tablourile statistice de toate lucrările pe categorii, executate în timpul campaniei, etc., etc.

Din cei 31 picheri și șefi cantonieri, unul este lasat ca magazioner, iar doi sunt lăsați fără secții, spre a fi postați la lucrări unde prezența unui delegat al serviciului este neapărat cerută, ca la puneri de fundații de zidării, baterii de piloți, etc. sau suplinesc lipsa altor picheri și șefi cantonieri, în caz de lipsă a titularilor unor secții, în cazuri de boale, de retrageri, puneri în disponibilitate, concedii, manevre, etc.

Un picher sau șef de cantonier, are în secție de îngrijit un număr rotund 80 kilometri de sosea și de la 7500 la 8000 zile de prestație. O secție coprinde 4, 5 și 6 comune cu satele și cătunele din care este compusă comuna și în fiecare comună are în medie 5 sau 6 sosele de întreținut cu lucrările de artă ce se află pe aceste sosele. În total, un picher sau șef cantonier are peste 30 sosele, cu o lungime de 80. kilometri (desfășurate dau distanța dintre București și Târgoviște) pe care distanță picherii și șefii cantonieri sunt siliți a o parcurge pe jos, ne având putința de a-și întreține mijloace de transport înlesnitoare.

b) *Conducătorii*.—Ridică planurile de situație, nivelmente și sondaje pentru lucrările de artă, dresază proiecte pentru construcțiuni de poduri, podețe, ziduri de sprijiniri, drenaje, studii pe fața pământului și întocmiri de proiecte pentru construcțiuni și rectificări de sosele din nou, întocmesc proiecte pentru construcțiuni și reparațiuni



de localuri publice, întocmesc tabloul de repartiziia zilelor de prestații pe soselele din secția ce i s'a încredințat observă personalul de picberi, șefi cantonieri și cantonieri, fac recepții de lucrări, închid campania lucrărilor executate cu zile de prestații în secția sa. Însoțiți de picberi.

Lungimea rețelei de sosele, fiind de 2080+850, împărțită pe cinci conductori, revine de fiecare câte 416 kilometri de sosea de îngrijit adică de peste cinci ori distanța dintre București și Târgoviște și un număr de 14000 zile de prestații, răspândite pe o suprafață foarte întinsă (a cincea parte din județ).

d) *Cantonierii*.—Sunt oameni muncitori, cari îngrijesc de buna întreținere a patului soselei. Ocupația lor zilnică este de a astupa gropile și fâgașele făcute de roatele carelor și a curăți noroiul când se face prea gros în unele puncte ale soselei, să dea scurgere apelor după sosea provenite din ploii sau topiri de zăpezi și din șanțuri unde apa baltește.

În medie un cantonier are peste 25 de kilometri de întreținut. Din cauza acestei lungimi, întreținerea este foarte greu de făcut; adesea când soseaua este stricată din lipsă de pietriș și din cauză de ploii, se mai dă cantonierilor în ajutor câte o echipă de prestatori.

### O paralelă

*Între personalul însărcinat cu conducerea căilor naționale și personalul drumurilor județene.*

		Klm.
a) Un conductor	la Stat	are 163
	la Județ	» 416
b) Un picber	la Stat	are 10
	la Județ	» 80
c) Un cantonier	la Stat	are 2
	la Județ	» 25

Din acest tablou, reiese clar, cât de bine sunt înzestrate căile naționale întreținute de Stat și cât de mult este împovărat și insuficient personalul la județ.

### Rețeaua drumurilor

*a întrecut cu mult mijloacele de întreținere.*

De la promulgarea legii drumurilor, soseluirea drumurilor s'a făcut fără nici un plan bine chibzuit.

În ținutul fiecărei comune, ca și în întreg județul, soseluirea drumurilor s'a făcut după trebuință, după împrejurări și după influențe, fără a se ține în seamă dacă sunt mijloace de întreținerea drumurilor cerute a se sospelui, așa că din anul 1868 și până acum, prin cereri stăruitoare, s'a ajuns că astăzi, în județul Dâmbovița, nu este nici o comună în care mijloacele de întreținere să mai poată corespunde unei bune întrețineri a drumurilor soseluite.

Din următorul tablou, se poate vedea disproporția ce există între lungimea drumurilor deja soseluite și între mijloacele restrânse de întreținere ale comunelor.

No. com.	Comuna	Kilometri soseluiți	Câți klm. se pot întreține cu mijloacele de care dispune comuna
1	Colan	45	1+600
2	Dragodana	25	1
3	Viforâta	30	1+800
4	Vizurești	16	1
5	Cornești	16	1
6	Cojocaru	15	1
7	Picioz de Munte	13	1
8	Gura Ocniți	12	1
9	Gura Foi	11	0+800
10	Aninoasa	10	0+800
		193	10+900

Aceste 10 comune au pe teritoriul lor, o lungime de 193 de kilometri de sosea și mijloace de întreținere numai pentru 11 klm; restul? ?

În întreg județul, după cum s'a arătat mai sus, sunt 2080 klm. de drumuri soseluite și mijloace de întreținere numai de la 260 la 300 klm. de sosea.

Dacă în județul Dâmbovița soselele se găsesc în bună stare, faptul se datorește unei bune gospodării, adică unei de aproape îngrijiri, și asupra personalului să-și facă datoria, și asupra zilelor de prestație, cărora li să dă cea mai bună atențiune și îngrijire și nu se lasă să se piarză nimic țărâ a folosi buna întreținere a soselelor.

### Creșterea rețelei soselelor

sau

*Împrejurările cari au ocazional creșterea rețelei drumurilor soseluite în județul Dâmbovița.*

Înlesnirea cu care se fac călătoriile pe drumuri bine soseluite și bine întreținute,



a născut dorința generală pentru mărirea sau creșterea rețelei drumurilor sodeluite.

Pentru oricine, este mai plăcut a avea și a călători pe o sosea bună de cât pe un drum natural, plin de gropi, fagase, noroi, etc. și pe care să comunice cu înlesnire la interesele sale. Din această dorință s'a trecut la stăruința, prin toate mijloacele posibile, și în cele mai multe cazuri s'a reușit; de și drumul cerut a se sodelui nu servea de cât interesele personale ale stăruitorului sau ale unui grup de stăruitori; și astfel an cu an, după stăruințe încordate pe lângă autorități, rețeaua drumurilor sodeluite a crescut mereu, fără a se ține seamă dacă sunt sau nu, mijloace de întreținere după cum se vede în tabloul de mai sus.

În acest județ, resursele de întreținerea sodelilor, constau numai în zile de prestație și foarte puține mijloace bănești, împrejurarea grea este, că pe când lungimea sodelilor crește mereu, numărul zilelor de prestație rămân aceleași, și ce este mai rău, că zilele cu vitele cari sunt resursa principală de întreținerea sodelilor descresc în loc să crească, așa că încă de mai mulți ani, mijloacele de întreținerea sodelilor, a ramas înapoi și cu toate acestea se întâmpină zilnic cereri pentru noi deschideri de sodeli și deși li s'a dovedește deslușit cu cifre exacte și cu date precise, că mijloacele lipsesc, totuși se pun stăruințe mari pentru reușita cererii.

Sodelile principale de interes general, în județul Dâmbovița sunt construite de mult; sodelile cari se mai cer actualmente, sunt de un interes cu totul secundar sau particular, așa că dacă rețeaua sodelilor continuă să crească și va ajunge, fatalmente, să avem în tot județul sodeli rau întreținute și să revie iarăși în drumuri naturale.

Este neapărată trebuință, ca în județul Dâmbovița, unde lungimea totală a drumurilor a atins lungimea de 2081 kilometri, unde mijloacele de o potrivită întreținere nu sunt de cât pentru 300 klm., orice sodeluire cerută, să nu se mai admită, ca astfel să se poată întreține cel puțin sodelile cele mai principale, aflate astăzi în ființă.

#### Volumul de pietriș

ce ar necesita pentru întreținerea drumurilor sodeluite.

Sodelile județene, vecinale și comunale au diferite lățimi între 6 și 10 metri.

Să considerăm ca facem o împietruire numai pe lățimea de 6.00 m. cu cel mai

mic strat în grosime numai de 0.06, adică grosimea medie a unei pietre, admisă la împietruire și să considerăm pe lungimea de un klm. adică pe 1000 m. avem:

$$1000 \times 6 \times 0,06 = 360 \text{ m. c.}$$

Prin urmare pentru o slabă împietruire ne trebuie pe klm. 360 m. c. de pietriș iar pentru întreaga rețea din județul Dâmbovița de 2081 klm. ne-ar trebui:

$$2081 \times 360 = 749.160 \text{ m. c.}$$

Pentru o potrivită întreținere ne-ar trebui dar în numerar rotund 750.000 metri cubi de pietriș, pentru întreaga rețea de drumuri sodeluite.

Anul 1913, s'a aprovizionat pietrișul următor:

- |                         |              |
|-------------------------|--------------|
| 1) Cu zile de prestație | 82.500 m. c. |
| 2) Cu bani              | 2.385 »      |

Total 84.885 m. c.

Dacă din volumul de pietriș ce ar necesita, sa scade volumul aprovizionat avem:

$$749.160 \text{ m. c.}$$

$$84.885 \text{ »}$$

$$\text{Deficit } 664.275 \text{ m. c.}$$

Avem dar anual un deficit de 664.275 m. c. pietriș.

Acest deficit de pietriș care este cu mult superior celui aprovizionat este cauza că rețeaua sodelilor nu poate fi în tot timpul anului bine întreținute.

#### O comparație

între costul anual de întreținerea unui klm. de sosea la Stat și la județ.

##### a) La Stat.

1) Pietriș pentru întreținere	540 lei
2) Lucrări de artă	500 »
3) Personal	510 »
Total	1550 lei

##### b) La județ.

1) Întrețineri și lucrări de artă	295 lei
2) Personal	51 »

Din acest tablou comparativ, se vede, că Statul cheltuiește pentru întreținerea unui kilometru de sosea aproape de patru ori și jumătate mai mult de cât cheltuiește județul.

Costul bănesc al unei întrețineri anuale al rețelei de sodeli de 2081 klm.

Să arătăm cât ar costa numai în bani întreținerea potrivită a rețelei de sodeli de 2081 klm. din județul Dâmbovița.

Am arătat mai sus, că ne-ar trebui anual, pentru o întreținere potrivită a sode-



lelor noastre, un volum de 750.000 m. c.

Socotind m. c. de pietriș aprovizionat, în medie numai cu lei 6,50, ar necesita:

$$750.000 \times 6,50 = 4.875.000 \text{ lei}$$

Noi, cu mijloacele de care am dispus, am aprovizionat 84.885 m. c. care ar valora

$$84.885 \times 6,5 = 551.752 \text{ lei}$$

Diferența în minus 4.313.248 lei

De unde o potrivită întreținere, numai cu pietriș, ar costa anual surr. a de 4.875.000 lei și noi cu mijloacele de cari putem dispune, nu putem avea decât pietriș de suma de

551.752 lei

Deci peste suma de lei de care dispunem, ne mai trebuie anual suma de

4.313.248 lei

### Valoarea

ce reprezintă rețeaua de șosele din județul Dâmbovița, ca fondul bănesc.

Prin dările de seamă de anii trecuți, s'a adus la cunoștința onor. Consiliu județean prin calcule deslușite, că rețeaua drumurilor șoselute din județul Dâmbovița, ar valora în termen mediu între 23.000.000 și 24.000.000 lei, la care s'ar mai putea adăuga și fondul în zile de prestații și bănesc întrebuintat în anul expirat 1913, așa ca cel puțin valoarea drumurilor șoselute cu lucrările de artă ce-i aparțin, ar putea fi de 24.000.000 lei.

## DIAGRAMA

Variațiunea sau mersul zilelor de prestație de la 1890 și până la 1913 (inclusiv 1913) pe categorii de zile.

### Diagrama planșa No. 1.

Această diagrama reprezintă zilele de prestație înscrise în rolurile de prestație la începutul fiecărui an.

Dăm la finele acestei expuneri, două tablouri cu diagramele de mersul zilelor de prestație în județul Dâmbovița cu începere de la 1890, data numirii subsemnatului în capul serviciului tehnic și până la finele anului expirat 1913, din care se poate vedea și urmări dintr'o aruncătură de ochi, mersul și variațiunile ce au luat zilele de prestație pe fiecare an, în fiecare categorie de zile.

a). *Explicația diagramei.*—În planșa pri-

mei diagrame No. 1, sunt 5 linii frânte, unele pline, altele punctate; toate plecând dintr'un singur punct A de la stânga spre dreapta. Acestea sunt liniile care însemnează mersul debitului zilelor de prestație.

Pe linia orizontală din baza diagramei, sunt însemnați anii cu începere de la 1890 și până la finele anului 1913.

Pe liniile diagramei din stânga ce trece prin punctu A și din dreapta ce trece prin punctu o în sus de A și o sunt însemnate creșterile ce au luat zilele de prestație, an cu an și în jos scaderile sau descreșterile.

Linia orizontală care pleacă din punctul litera A și merge la punctul o în dreapta diagramei este axa despartitoare între creșteri și descreșteri.

Patru din cele cinci (5) linii mai subțiri reprezintă flecare câte o categorie de zile; a cincea mai groasă, reprezintă debitul total cu vitele.

b) *Debitul cu palmele.*—Linia plină frântă pe planșa No. 1 însemnată cu literile A. b. c. d. e. é. reprezintă debitul total cu palmele, înscris în rolurile de prestații la începutul fiecărui an.

Dacă urmărim cu privirea această linie cu plecarea dela A spre é, vedem că debitul zilelor cu palmele a crescut încet-încet. În 1895 face o creștere bruscă; în 1900 și 1907 se vede o scădere în debit, iar de la această dată o creștere foarte pronunțată, în detrimentul zilelor cu vitele.

c) *Debitul cu o vită.*—Debitul cu o vită începe numai din anul 1906, adică dela aplicarea noii legi a drumurilor și este însemnat prin linia formată din trăsuri, sau linii scurte interpușe de câte două puncte. Debitul cu o vită după cum se arată prin linia m'. m". dela 1906 și până la finele anului 1913 este în creștere, dar într'o creștere slabă.

d) *Debitul cu 2 vite.*—Acesta este debitul cel mai important pentru șosele (aprovizionare de pietriș);—și este însemnat prin linia frântă și punctată, literile A. f. g. h. k. l. l'. l".—Urmărită această linie a diagramei cu plecarea din punctul lit. A. spre dreapta, vedem o creștere în anul 1894,—de aci o descreștere foarte pronunțată și continuă până în 1897, dela care dată se observă o creștere până în 1900, o descreștere în 1901 și în 1905, dela care debitul crește până în 1912,—în 1913 o descreștere însemnată provocată de mobilizarea prestatorilor și rechiziția vitelor trăgătoare.

e) *Debitul cu 4 vite.*—Acest debit însemnat pe diagramă cu linia formată din linii oare, A. n. o. p. q. q'. q"., chiar din anul 1890, merge mereu descrescând, așa ca de



la 1890 și până la 1913, a scăzut cu 12000 zile, așa că debitul cu patru vite tinde a dispărea.

f) *Debitul cu 6 vite.*—Acest debit însemnat prin linia formată din liniuțe întrerupte de câte un punct, merge meru descrescând și dela 1890 și până la 1913, a scăzut cu 2200 zile.

g) *Debitul total cu vitele.*—Însemnat pe diagramă cu o linie frântă groasă și cu literile A. s. t. u. v. x. j. y' l'., debitul a încercat o descreștere ușoară din 1890 și până în 1893; în 1893 a fost o creștere de aproape 3000 zile, dela care data, se urmează o descreștere repede până în 1897,—cu 10200 zile—in 1900 o creștere cu 2000 zile, se urmează o mică variație până în 1905 dela care începe o creștere simțitoare până în 1912, adică o creștere cu 17500 zile în 7 ani;—în 1913 o scădere cu 3000 zile, cauzată de mobilizarea prestatorilor și rechiziția vitelor.

### Diagrama planșa No. II.

Această diagramă reprezintă zilele achitate în natură în fiecare an.

În această diagramă s'a însemnat în total numai cele două categorii de zile de prestație cu palmele și cu vitele—asa că avem pe diagonala numai două linii.

a) *Debitul cu palmele.*—Reprezentat prin linia frântă a. k. m. n. o. p. r. s. s'. s". După cum se vede foarte deslușit pe planșa, debitul achitat cu palmele a fost în creștere mai mult sau mai puțin, după cum a permis împrejurările fiecărui an. O creștere mai însemnată se vede în 1895 și o descreștere în 1896 cu 4000 zile, de aci se urmează o variație în creșteri și descreșteri până în 1904; în 1905 o creștere cu 6600 zile iar în 1906 o descreștere cu 8100 zile, de la acest an, creșterea zilelor achitate în natură ia o creștere bine pronunțată până în 1913, unde urmează o descreștere, din cauza mobilizării.

b) *Debitul total cu vitele.*—Acest debit este reprezentat pe planșa diagramei cu linia groasă frântă, însemnată cu literile a. b. c. d. e. f. g. h. h'.

Mersul achitării zilelor de prestație cu vitele, după cum ni-l prezintă diagrama, este foarte variat. În 1894 o creștere simțită, de aci o descreștere foarte variată până în 1904. După care urmează o descreștere bruscă până în 1906, de la care data o creștere simțită în 1907 și 1909. O variație de creșteri și descreșteri până în 1911, iar în 1912 și 1913, o descreștere simțită din cauză că acești ani au fost ploioși și prundurile de unde se lua pietrișul erau

acoperite cu apă, și în 1913 a mai fost cazul și cu mobilizarea și rechiziția vitelor, urmata de scutirea mobilizațiilor de prestații.

Locul sau treapta ce ocupă județul Dâmbovița, în raport cu celelalte județe ale țării.

Date culese după tablourile statistice ale Ministerului Lucrărilor Publice.

#### a) După suprafață.

Revin klm. de sosea la 1000 klm. pătrați de suprafață de județ:

1) Județul Dâmbovița	445.700
2) » Mehedinți	341.944
3) » Argeș	323.355

#### b) După lungimea drumurilor sospelute.

1) Județul Mehedinți	I
2) » Dâmbovița	II
3) » Dolj	III

#### c) Locuitori rurali pe klm. patrat de supraf.

1) Județul Dâmbovița	66,3 procente
2) » Romanați	59,1 »
3) » Ilfov	57,6 »

#### d) Idem urbani și rurali.

1) Județul Ilfov	114,6 procente
2) » Dâmbovița	70,3 »
3) » Prahova	69,4 »

Ilfovul întrece Dâmbovița numai cu populația Bucureștilor.

Din aceste date să învederează treapta ce ocupa județul Dâmbovița față de celelalte județe ale țării, în ce privește rețeaua de drumuri sospelute, în raport cu populaținea sa.

**Starea soselelor în jud. Dâmbovița și îmbunătățirile ce ar necesita pentru bunul întretinere.**

#### A) Sosele județene.

În general soselele județene sunt bune și bine întretinute, afara de mici porțiuni, din cari unele sunt în curs de îmbunătățire, iar altele necesita masuri de îmbunătățire

Întretinerea soselelor județene, să face numai cu zile de prestații; în ce privește aprovizionarea pietrișului rare ori se întrebuintează și mijloace bănești și numai pe porțiuni mici și numai unde uzura soselei



este prea mare și mijloacele cu zile de prestație nu ajung.

Mijloacele bănești se întrebuintează numai pentru construcții de poduri, podețe și alte lucrări de artă; dar și aceste lucrări în multe împrejurări, să ajute cu zile de prestații, unde mijloacele bănești nu ajung.

Starea și îmbunătățirile ce necesită de făcut, se vad deslușit și detaliat pentru fiecare sosea în parte, după cum mai jos urmează:

1) *Soseaua județeană Târgoviște—C.-Lung în lungime de 357600 km.*

a) *Starea soselei.*—Privită în genere starea soselei este bună, totuși necesită îmbunătățiri între km. 3—6 adică prin pădurea orașului Târgoviște, unde din cauza umbri, adăpostului păduri și natura solului, patul soselei să deteriorează cu înlesnire; prin satul Gheboeni unde cu tot pietrișul ce se pune nu se poate înlătura deteriorarea, din cauza solului; prin Voinești, satul Bratulești și în ținutul satului Capul Coasti.

b) *Importanța soselei*—Soseaua Târgoviște—Câmpulung, leagă toate centrele de populație după valea râului Dâmbovița, în partea de jos despre Sud-Est cu Târgoviște; iar în partea de sus cu Câmpulung, cu Rucaru și cu Transilvania cu trecere prin vama Giuvala sau Fajera.

Pe această sosea se scurg către Târgoviște și București cantități mari de lemnie din regiunile deluroase, dealungul vai Dâmbovița și din regiunile deluroase, atât ca cherestea cât și ca lemne de foc.

c) *Terasamente.*—Întreaga sosea este complet terminată de terasamente și împietruită, așa ca în ce privește terasamentele necesită numai reparațiuni, unde se produc deteriorări, fie din uzaj sau din năvăliri de ape peste sosea, și reparațiuni de șanțuri pe care apele după maluri le pot molesci și astupa adesea.

d) *Ziduri de sprijinire și apărare.*—La hotarul județului Dâmbovița cu Muscelul, soseaua pe o porțiune de aproape un kilometru se găsește strânsă între un deal înalt și aproape vertical și între apa râului Dâmbovița, care caută în viituri mari, să macine malul despre sosea și să distrugă soseaua, și fiindcă din cauza malului din dreapta, soseaua nu se poate departa de apă, necesită neapărat, apărarea soselei cu ziduri de sprijinire. Zidurile se pot face de piatră, de oarece piatră se găsește în abundență în această localitate, mai cu seamă pe valea Turnului.

Actualmente, soseaua este apărată în călva contra Dâmboviții cu un zid care servește ca zid de sprijinire, ca să nu se surpe soseaua și ca zid de apărare ca să nu mai iuacine malul sau terenul peste care trece soseaua; dar acest zid este numai o grămadă de bolovani de piatră, așezați fără atenție și pricepere și care trebuie făcut solid și în condițiuni tehnice, căci așa cum este acum, în orice viitură mare de ape este atacat și rupt în diferite puncte.

Pe partea stângă a soselci, despre mal, de asemenea trebuie malul sprijinit, ca să nu să mai surpe peste sosea.

e) *Potmoliri.*—De la km. 6, soseaua urmează pe la picioarele unei catene de dealuri foarte înalte, brăzdată din distanță în distanță de fagașe adânci și de râpe care se macină, așa ca din orice ploae căzută pe această regiune deluroasă, apele coboară pe râpele văilor și ale dealurilor, răd pământul acestor versanți și-l târasc cu o vioiciune mare, depunându-l în mare parte peste patul și șanțurile soselei.

Punctele cele mai expuse și atacate sunt în ținutul satelor Gheboeni și Isoare, unde soseaua după orice ploae torențială este acoperită pe întinderi mari.

Singura măsură de apărare ar fi numai facere de gardușuri în formă de ramburi (claiouage) pe pereții supuși macinării și plantații. Dar acest mijloc este și greu de executat, fiind întinderi mari de apărat și greu de întreținut, de oarece ar fi distrus de locuitori.

f) *Poduri și podețe.*—Pe această sosea se află numeroase podețe și câteva poduri mari. Podețele mai toate sunt în stare bună, iar dintre poduri, numai podul metalic după Râu-Alb este în stare bună; podurile după Valea lui Bâr, Prișeaca și Merești, deși au culeele de piatră bine executate, dar tablurile de lemn sunt putrezite. La Capul Coasti se află un pod de piatră boltit, solid. Podurile după Ilfov și Mierea sunt în stare bună. În ținutul comunei Gemenea avem câteva poduri cu culee de piatră și tabluri de lemn, vechi și slabite.

Podul de lemn peste râul Dâmbovița, în comuna Gemenea, din cauza vechimei lui, fiind construit în 1877 este cu desăvârșire deteriorat și dacă circulația se menține pe acest pod, se datorește numai continui reparații. Acest pod de mare importanță necesită neapărat reconstruit, ca pod permanent.

g) *Pietriș pentru întreținere.*—Soseaua Târgoviște—Câmpulung, spre a fi bine și regulat întreținută, are trebuința de următoarea cantitate de pietriș:



Patul soselei are lărgimea de la 8 la 10 metri. Adăunând partea de impietruit 8 metri și grosimea pietrișului anual numai de 0,06 am avea pe kilometru (1000 m.)

$$1000 \times 8 \times 0,06 = 480 \text{ m. c.}$$

Socotita pe lungimea soselei de 35+600 km. ar necesita:  $35,600 \times 480 = 15.100 \text{ mc.}$

Anul acesta s'a aprovizionat

pietriș cu prestații 1342

cu bani 334 2.176 mc.

Deficit 12.924 mc.

De unde numai pe această sosea, pentru o potrivită întreținere cu pietriș avem un deficit anual de 12.924 m. c.

Acest deficit socotit în bani a 5,50 m. c. ar costa  $12.924 \times 5,50 = 71.080 \text{ lei}$

Astfel ca peste mijloacele ce avem, ne-ar mai trebui anual 13.000 m. c. care ar costa suma de peste 70.000 lei.

#### Fond necesar

ce ar trebui anul acesta pentru o potrivită întreținere a soselei județene Târgoviște-Câmpulung și complectarea lucrărilor necesarii de făcut.

	Lei
1) Pietriș de aprovizionat	71.000
2) Podul permanent de peste Dâmbovița la Gemenea.	400.000
3) Reconstrucțiuni și reparațiuni de podețe.	44.000
4) Diguri de apararea capetelor podului peste Dâmbovița.	20.000
5) Idem podului după Râul Alb 70 m. l., a 120 lei m. l. $70 \times 120 =$	8.400
6) Apărători și ziduri de sprijinire la hotarul cu jud. Mușcel (Capul Coastei) 300 m. l. a 150 lei m. l. $300 \times 150 =$	45.000
7) Apărarea soselei contra vărsăturilor malurilor punctul Gheboeni și Izvoarele	100.000
8) Consolidarea malurilor la valea Adâncă (Balaban) din capul de jos al satului Gheboeni.	3 600
Total lei .	692.000

#### II) Soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu

în lungime 50 km.

Această sosea are cea mai mare lungime dintre toate soselele Județene.

a) Starea soselei.—Starea acestei sosele în general este bună,—dar totuși are nevoie de multe îndreptări și îmbunătățiri și

mai cu seama în porțiunile:

1) În curba cai ferate dela gara Târgoviște; 2) În pădurea Picioar-de-Munte; 3) În pădurea Dragodana; 4) Găești până la podul Argeș Ionești; 5) Prin satul Rașu; 6) Prin satul Uliești.

b) *Importanța soselei.*—Această sosea este de mare importanță, fiindcă leaga orașul Târgoviște, cu orașul Giurgiu trecând prin orașul Găești pe lângă gara Găești, legând numeroase centre de populațiune cu aceste trei orașe Târgoviște, Giurgiu și cu gara Găești și în partea de sus de Târgoviște, are legătura cu soselele spre Ploești,—spre Sinaia, spre Câmpulung și Rucar.

c) *Terasamente.*—Soseaua este complectată încă de mult în toată lungimea sa de terasamente și impietruită, are trebuința numai de mici reparațiuni, unde se deteriorează din uzaj, sau alte împrejurări și reparațiuni de șanțuri.

d) *Poduri și podețe.*—Cele mai multe poduri și podețe se află în stare bună;—sunt însă și multe cari trebuie reconstruite sau reparate.

Podul peste râul Argeș în ținutul comunei Ionești, unul din cele mai importante poduri ale județului, s'a reconstruit ca pod definitiv, de beton armat, în anul 1911, de către Ministerul L. P., dând și județul un ajutor banesc.

e) *Apărători.*—Anul trecut s'a prevăzut apărători pentru podul Argeș Ionești, cari s'au și făcut;—și pentru podul Lucieni peste Dâmbovița, cari sunt în curs de executare.

Anul acesta trebuie neapărat luate măsuri de apărarea malului stâng al râului Argeș, din sus de capul podului Argeș Ionești, la punctul numit Lănăria, căci contrar, Argeșul amenință a-și crea albie peste câmp lăsând podul pe uscat.

f) *Pietriș.*—După calculile făcute mai sus la soseaua Târgoviște—Câmpulung; aplicat și la această sosea ar necesita, pentru o potrivită impietruire anuală: pe întreaga lungime de 50 km. următorul volum de pietriș.

$$50 \times 480 = 24.000 \text{ mc.}$$

Cu mijloacele de care dispunem am putut procura anul 1913.

1) cu prestații mc. 3166 3.706 mc.  
2) cu bani mc. 540

Deficit . . . 20.294 mc.

Deficitul de 20.300 mc., ce ar mai necesita de aprovizionat pentru o potrivită întreținere anuală în bani ar costa: socotit mc. în medie cu 6 lei

$$20.300 \times 6 = 121.800 \text{ lei.}$$



*Fondul necesar pentru anul 1914.*

1) Pietrișul pentru cari nu sunt mijloace	121.800 lei
2) Poduri și podețe de reconstruit și reparat	35.200 »
3) Digul dela Lănărie pe Argeș 150 m. l. a 120 lei m. l.	18.000 »
Total . .	175.000 »

**III. Soseaua jud. Târgoviște—Butimanu—București cu ambrașamentul Bujoreanca—Ochiul Boului.**

*In lungime*

Târgoviște-Butiman-București.	45+830 klm.
Bujoreanca—Ochiul Boului	6+900 »
Total . .	52+730 »

Această sosea leagă Târgoviștea cu Bucureștii, trecând prin multe centre de populație.

a) *Starea de întreținere.*—Starea de întreținere este bună, totuși are nevoie în multe puncte a fi mai bine îmbunătățită și îngrijită, așa porțiunea de la fabrica de petrol «Aurora», cu începere de unde soseaua pleacă din calea națională, punctul fabrica «Giugulea» pe la Fântâna cu Pește și până în capul de sus al satului Lazurile, unde zilele de prestație nu sunt suficiente, pentru o bună întreținere, de asemenea porțiunea din Bujoreanca și până la Butimanu în hotarul județului Ilfov. Ambrașamentul Bujoreanca—Ochiul Boului în anii 1912 și 1913, ani de mari inundații, acest ambrașament de sosea a fost foarte mult expus și foarte mult deteriorat.

b) *Importanța.*—Importanța acestei sosele, este după cum s'a arătat mai sus, leagă Târgoviștea cu Bucureștii, trecând prin mai multe centre de populații însemnate, cărora le servește de comunicație, spre Târgoviște și spre București.

c) *Teramente.*—Construcțiunea acestei sosele este de mult terminată de teramente și impietruită; actualmente are trebuința numai de întreținere, reparațiuni de pat de sosea și de acostamente, unde se vor produce deteriorări și mai cu seamă reparațiuni și despotmoliri de șanțuri, lucrări cari se fac numai cu zile de prestație.

d) *Poduri și podețe.*—Podurile și podețele după această sosea sunt în majoritate în stare bună, afară de podul după râul Ialomîța, din satul Cătuș, după ambrașamentul Bujoreanca—Ochiul Boului, care are trebuința de o serioasă întreținere a tablierului (podina). Podul după apa Crivățul, rupt de ape de mai mulți ani, este nevoie

de a fi reconstruit, căci pe acest pod se face legătura cu gara Crivina.

e) *Diguri.*—Necesita numai pentru apărarea podului Cătuș după Ialomîța, arătat mai sus.

f) *Pietriș.*—Porțiunile din această sosea unde să simte mai mult lipsa de pietriș, sunt cele arătate mai sus la aliniatul a.

Pietrișul ce ar necesita pe această sosea, ar fi, după normele arătate mai sus: pe lungimea totală de 52+730 klm. a 480 m. c. pe kilometru

$$52,730 \times 480 = 25.310 \text{ m. c.}$$

Din care în 1913 s'a aproviz.

1) Cu prestații	3554	3 908 m. c.
2) Cu bani	354	
		21 402 m. c.

Pentru o potrivită întreținere ne-ar fi trebuit în anul 1913 volumul de 25.300 m. c., am putut aproviziona numai 3908 și au rămas în deficit cu 21.400 m. c.

Deficitul de pietriș de 21.400 m. c., calculat în bani, socotit m. c. a 5,50 lei ar valora:

$$21.400 \times 5,50 = 117.700 \text{ lei}$$

**Rezumat**

1) Pietriș de aprovizionat (în cifră rotundă)	Lei 118.000
2) Podul peste Crivăț	45.000
3) Reparațiunea podului după Ialomîța Cătuș	15.000
4) Construcțiuni și reparațiuni de podețe	10.000
5) Diguri pentru podul Cătuș	6.000
Total .	194.000

**IV) Soseaua Târgoviște—Ploești cu ambrașamentul Monastirea Dealului.**

Târgoviște hotarul Ploești	18+565 klm.
Ambrașamentul M-rea Dealu	2+065 »
Total .	20+630 »

a) *Importanța.*—Leagă Târgoviștea cu orașul Ploești, trecând pe lângă Mănăstirea și penitenciarul Mărgineni și prin mai multe centre importante de populațiuni.

Ambrașamentul leagă orașul Târgoviștea prin aleia Monastiri cu Liceul Militar dela Monastire.

b) *Starea de întreținere.*—În general este bună, totuși are trebuința de o mai bună îngrijire în mai multe puncte. Aleia Monastiri este cea dintâi, căreia urmează a i se da o deaproape îngrijire, atât patului soselei care în multe părți trebuie mai ridicat, măsuri de luat ca soseaua să nu mai fie inundată. Între Râsvad și Săcueni patul so-



selei trebuie ridicat; și la Piscul Racului spre hotarul cu județul Prahova, are trebuința de o mai de aproape întreținere.

c) *Poduri și podețe.*—Podurile și podețele acestei sosele sunt bune; cu excepțiuni de reparațiunea unora.

Podul metalic Mihai Bravu, după râul Ialomița, trebuie anul acesta revăpsit.

d) *Ziduri de sprijinire.*—Pe versantul Monastiri Dealului, malurile s'au mișcat din cauza ploilor din anii trecuți și aluneca peste sosea, așa că trebuie sprijiniți neapărat spre a nu diforma sau distruge soscaua ce urcă pe versant la liceul militar.

e) *Diguri.*—Necesită diguri a fi construite pentru apărarea capetelor podului Mihai Bravu după râul Ialomița, de lângă orașul Târgoviște.

f) *Pietriș.*—După normele aplicate mai sus, pentru buna întreținere a acestei sosele, pe lungimea de 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub>:630 klm. socotit 480 m. c. pe klm. ar necesita:

$$20,630 \times 480 = 9.900 \text{ m. c.}$$

Din aceștia s'a aproviz. în 1913:

cu prestații	1027	1.385 m. c.
cu bani	358	

Deficit 8515 m. c.

Acest deficit, socotit în bani (a 5,50 l. m. c.)

$$8.515 \times 5,50 = 46.832 \text{ lei}$$

### Rezumat

1) Pietriș (în țifra rotunda)	47.000 lei
2) Poduri și podețe	6.000 „
3) Diguri și ziduri de sprijinire	8.000 „
4) Vopsitul podului Mihai Bravu	4.000 „
Total	<u>65.000 „</u>

### Rezumat general

de fondul bănesc ce ar necesita anul acesta pentru soselele județene.

1) Pe sos. Târgoviște-C.-Lung	692.000
2) Târgoviște—Găești—Giurgiu	175.000
3) Târgoviște—Butimanu—București (cu ambrășamentul)	194.000
4) T-viște—Ploești (cu ambrăș)	65.000
Total	<u>1.126.000</u>

După rezultatul acestui tablou, ne-ar trebui pe anul curent 1914, pentru îmbunătățirea și aducerea în stare bună numai a celor patru sosele județene, în lungime totală de 159 kilometri, peste mijloacele de care dispunem: fondul de 1.126.000 lei, adică peste un milion de lei, pe când întreg bugetul drumurilor nu atinge nici țifra de 300.000 lei.

### B' Soselele vecinale și comunale.

Afara de cele două cai Naționale;—și cele patru sosele Județene cu ambrășamentele lor:

În județul Dâmbovița, după cum s'a arătat mai sus, sunt încă două categorii de sosele: *vecinale și comunale.*

#### 1) Sosele vecinale.

a) În număr de	50
b) În lungime de	631 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :730 klm.

#### 2) Sosele comunale.

a) În număr de	685
b) În lungime de	1290 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> :120 klm.

Lungimea soselelor vecinale, comunale și județene, după cum s'a arătat mai sus, formează astăzi în județul Dâmbovița o rețea de drumuri soseluite cu o lungime totală în număr rotund de 2081 klm.

Sunt unele sosele vecinale cari au astăzi o importanță ca și soselele județene;—și prin urmare cer o îngrijire deosebită și atentă.

Soselele vecinale și comunale fiind în număr mare, nu putem să descriem pe fiecare în parte, în mod detaliat, așa cum s'a făcut cu soselele județene din cauză că descrierea lor ar ocupa un spațiu prea mare în această expunere; se vor enunța însă numai câteva sosele vecinale mai principale și se va face o descriere în general a stării lor de întreținere, și necesitățile ce se cer de îmbunătățire.

#### a) Sosele vecinale mai importante.

Dintre soselele vecinale mai însemnate, dăm aci pe următoarele:

1) *Soseaua vecinală, —gara Titu—Podu Crou—Vlașca.*—Această sosea, pune în legătură partea de Sud a județului Dâmbovița și o mare parte de Nord a județului Vlașca cu gara Titu, de o parte spre București, —iar de alta spre Găești-Pitești, etc.

De câțva timp gara Titu este o însemnată piață de cereale și atrage pe această sosea foarte mare circulație având și înlesnirea peste râul Argeș peste podul metalic Crou.

Această sosea, prin județul Dâmbovița, traversează comunele Sălcuța, Odohești și Crou.

2) *Gara Titu—Dobra—Postârnic.*—Sosca care pleacă din gara Titu, —trece prin comunele și satele: Braniste, peste râul Dâmbovița pe podul de lemn numit Petrache, prin satul Moara, Bolovani, Cornățel, Dobra,



cu trecere peste râul Ialomița fără pod, prin Gheboiaia, Fânta, Frasin, Postârnic, în județul Prahova.

3) *Gara Titu—Dragodana*, cu plecare din gara Titu, prin comuna Titu, Plop, Tomșaa, Bucuroaia, Costești, Puțul cu Salcia, Puroinica, Frasinei, Mogoșani, Kirea, Meri, pe calea națională București—Vărciorova, la Dragodana în soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu.

4) *Târgoviște—Costești-Deal* cu plecarea din gara Târgoviște și soseaua jud. Târgoviște—Giurgiu prin satele Colan, Vacarești, Bajesti, trece peste râul Dâmbovița peste un pod de lemn prin comuna Piersinari, Gura-Șuți, cărciuma Vișau, Broșteni, Produlești, traversează calea națională București—Vărciorova și merge în satul Costești-Deal.

5) *Viișoara—Dragomirești—Halta Patroaia*, se desprinde din soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung și trece prin com. Dragomirești, cu trecere peste podul de lemn după râul Dâmbovița, prin Decindeni Părvulești, Olari, Coada Butoiului, Rudari, Ludești, Hulubești, Valea-Caselor, Valea-Mare, trasează calea națională București—Vărciorova și merge la Halta Patroaia.

6) *Dragomirești—Butoiu*, cu plecare din com. Dragomirești punctu capu podului după Dâmbovița, trece prin Decindeni, prin pădurea Dragomirești, satul Butoiu-de-Sus, Butoiu-de-Jos, în soseaua vecinală Viișoara-Coada-Butoiului, Halta Patroaia.

7) *Podu Lucieni—Mislea—Cobia—Găești*. Cu plecarea de la podu Lucieni, din soseaua Târgoviște—Gaești—Giurgiu, cu trecere prin satele: Lucieni, Râncaciiov, Mislea, Cobia, Frasinu-Vale, Capșuna, Craciunești, Gherghilești, Mănăstirea, Puricești, Fagetu, Arsurile, Gaești, în calea națională București—Vărciorova.

8) *Olari—Podul Gemenea*. Cu plecare din soseaua vecinală Viișoara—Coada Butoiului, Halta Patroaia, punctu satul Olari prin Mănești, Caprior, Tatarani, Friboi, Sturzeni, Dragodanești, Aninoșani, Căndești, Oncești la capul podului Gemenea, peste Dâmbovița, în soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung.

9) *Târgoviște—Oenița—Colibași*. Pleacă din Târgoviște, mahalaua Sârbi, prin Nisipuri, cu trecere peste râul Ialomița, fără pod (actualmente în lucru) la moara Tremurici, unde traversează soseaua județeană Târgoviște—Ploești prin comuna Gura Oeniți, prin Oenița și de aci prin păduri și pe drum încă ne sosit la com. Colibași.

10) *Târgoviște—Șotânga—Pucioasa*. Cu plecare din Târgoviște, punctul Halta cai ferate Teiș și din calea națională Fundata—

Târgoviște—Sinaia prin satul Teiș—Șotânga—Goleasca—Vulcana Pandeli—Braești la puțurile de pucioasa în com. Pucioasa.

11) *Pucioasa—Valea Lungă—Colibași*.—Din gara Pucioasa, prin Pucioasa, Diaconești peste vârful dealului Ulmetu, prin Vărturi, Valea Lungă, Ogrea, Colibași, cu trecere peste apa Cricovul în județul Prahova, spre schela petroliferă Moreni și penitenciarul Margineni.

12) *Diaconești—Bezdead—Ocina*.—Pleacă din soseaua Pucioasa—Valea Lungă—Colibași de lângă malul drept al apei Bizdidelu, satul Diaconești, urmează pe dreapta apei Bizdidelu, prin satul Miculești, Nistorrești, Broșteni, Bella, Bezdead, Malul de Răsuna, trece peste apa Bizdidelu și să urmează prin satele Râmata, Costișata, trece în Prahova la Ocina.

13) *Pietroșița—R. Alb—Isvoare*.—Cu plecare din comuna Pietroșița, din calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia, prin satele Valea Tâții, Runcu, Râul Alb, Gura Barbulețului, Pietrari, Marga, Isvoare, în soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung.

14) *Pietroșița—Buciumeni—Bezdead*.

15) *Ludești—Telești—Bașagi—Suseni*.

16) *Gara Nucet—Adâncea*.—Pleacă din gara Nucet, trece prin com. Cazaci, peste râul Ilfov pe la Heleșteu Domnesc, traversează calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia, km. 64, trece prin satul Racovița, Habeni, trece Ialomița peste un pod de lemn, trece prin comuna Bașani și merge în comuna Adâncea, în soseaua județeană Târgoviște—Ploești.

17) *Gemenea—Sfârlogi—Dobrești*.—Cu plecare de la capul podului Gemenea, prin Oncești, Căndești, trece apa Trifa, urca dealu Sfârlogi, trece prin păduri pe lângă Căndeștii Deal, coboară în Valea Mare și în Valea Cărcinovului, trece prin satul Boțești la Dobreștii de Mușcel.

18) *Gara Nucet—Baleni*.—Pleacă din gara Nucet, trece prin satul Nucet, peste apa Ilfovul, traversează calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia la km. 61 și merge în comuna Baleni în soseaua județeană Târgoviște—Butimanu—București.

19) *Crovu—Potlogi—Stoenești*.—Cu plecare din satul Crovu în soseaua vecinală gara Titu—podul Crovu, trece prin satul Crovu, prin Potlogi, Carpeniș, Gaiseni, trecând în județul Ilfov, satul Stoenești.

20) *Gara Ghergani—Coluc—Bilciurești*. Pleacă din gara Ghergani, trece prin satul Mavrodin, trece peste apa Colintina, prin satul Cocos, Sabiești și merge la capul de jos al com. Bilciurești, în soseaua județeană Târgoviște—Butimanu—București.



21) *Odobesti—Potlogi*.—Se desprinde din soseaua vecinala gara Titu—podul Crovu, din capul de sus al satului Odobesti, trece prin Odobesti, Strambeanu, Vacaresti de R. la Potlogi in soseaua Crovu—Stoenesti.

22) *Colac—Podul Barboerului—Brezoaele*.—Pleaca din satul Colac, trece prin satul Glimpați, peste calea ferata Bucuresti—Varciorova, trece prin targul Racari, peste calea nationala Bucuresti—Varciorova klm. 37—38, prin satul Slobozia Moara, prin Brezoaele, in Brezoaele de Ilfov.

23) *Gara Laculete—Vulcana Bai—Pietrari*.—Cu plecare din gara Laculete, trece peste raul Ialomita, fara pod prin satul Vulcana Pandele, Gara Vulcanii, Vulcana Bai, Vulcana de sus și merge in Pietrari (soseaua neterminata aci).

24) *Podul Arges—Ionești—Ratesti—Pitesti*.—Pleaca de la capul podului Arges—Ionești, urmeaza pe dreapta raului Arges in sus, trecand prin satele: Ionești, Palade, Potlogeni Deal, Patroaia Deal spre Ratestii de Arges și orașul Pitesti.

25) *Vacarestii de Rastoaca—Poenile—Slobozia—Moara*.—Cu plecare din comuna Vacarestii de Rastoaca, trece prin satele Vlasconi, Podeni, Rumănești, Poenile, trece peste Dambovița pe pod de lemn și merge la calea nationala Bucuresti—Varciorova, punctul fosta fabrica de spirt Bragadiru klm. 39, etc.

#### 1) Starea soselelor vecinale și comunale.

Soselele vecinale și o buna parte din soselele comunale și strazi comunale sunt aproape bine intretinute, iar parte din soselele comunale sunt sub mediocru și aceasta numai din imprejurările aratate mai sus, ca rețeaua drumurilor sodeluite intrece cu mult mijloacele de intretinere.

Daca cu mijloace foarte reduse s'a reușit ca marea parte a soselelor din județul Dambovița sa fie in stare buna și dacă cu aceste mijloace restrânse, de cinci ori mai mici de cât ar trebui sa avem, figuram printre jugetele cele dintâi ale țării, faptul se datorește:

1) O de aproape supraveghere a personalului.

2) O de aproape ingrijire a stării de intretinere.

3) O mare atențiune asupra zilelor de prestație.

4) Astuparea gropilor, fagașelor de roate și curățirea noroiului la timp de personalul cantonierilor.

5) Avantagiul ca in acest județ gasim

pietriș aproape in intreg județul, de și de multe ori la departari mari totuși gasim și nu suntem siliți ca alte județe, sa aducem cu calea ferata de la departari mari

Nușri acestor masuri și avantajului gasirii pietrișului se datorește starea buna a soselelor din acest județ și daca rețeaua soselelor ar fi mai mica, județul Dambovița ar avea sosele ne intrecute in intretinere.

c) *Terasamente*.—Aproape toate soselele aprobate sunt lucrate de terasamente; și daca mai sunt inca porțiuni, cari nu s'au executat, se afla numai acolo: 1) unde mijloacele de sodeluire nu au ajuns; 2) sau acolo unde porțiunea ne sodeluila nu prezinta nici o importanta și s'a lasat neacomplectata spre a se putea intretine mai bine porțiunea care prezinta importanta cea mai mare și interesul mai general.

Annual pe intrega rețea de sosele vecinale și comunale, se fac reparațiuni de terasamente, acolo unde patul soselei s'a deformat, s'a deteriorat prin uzaj, sau prin vre-o imprejurare accidentala.

Intâia atențiune și preferința se da patului soselei și al doilea șanțurilor, in considerație ca calatorii umbla pe patul soselei, nu pe șanțuri.

d) *Poduri și podețe*. Județul Dambovița este brazdat: 1) de trei râuri mari ale țării: Argeșul, Dambovița și Ialomita; 2) de foarte multe râulețe ca: Potopul, Rastoaca, Neajlovul, Ialomicioara-de-sus, Ialomicioara-de-jos, Raul Alb, Valea Tâți Bizdidelul, Cricovul, Ilfovul, Mierea, Slanicul Sarat, Slanicul Dulce, Șutele, Colintina, Pâscovul, Crevedia, Crivatul, etc. 3) Foarte multe valcele, varsaturi de ape după dealuri inalte și maluri, viroage, etc., peste toate acestea trec și se incrăcișeaza sosele și in toate punctele de trecere, necesita poduri și podețe.

In județul Dambovița se afla actualmente peste 3000 poduri și podețe, dintre cari: unele peste cele trei râuri mari, au lungimi dela 200 la 360 metri, intre care s'ar putea enumara următoarele:

1) *Peste raul Arges*.—1) *Podul Arges—Ionești*, de beton arcaș, peste raul Arges, in ținutul com. Ionești, pe soseaua județeană Târgoviște—Gacști—Giurgiu, pod de curând construit, foarte solid și in buna stare.

2) *Podul Arges—Crovi*, metalic, construit pe soseaua vecinala gara Titu, Crovi—Vlasca, solid și bine intretinut.

3) *Podul Halta Patroaia*, de lemn, nou, bine intretinut pe soseaua Halta Patroaia, Ciupele—Tem de Arges.

4) Doua poduri plutitoare in ținutul com. Patroaia și Potlogeni-Vale.

II) *Peste raul Dambovița*.—1) *Podul*



*Capul-Coasti*, de lemn, cale îngustă, nou, în stare bună.

2) *Podul Gernenea*, pe soseaua jud. Târgoviște—Câmpulung. Pod de lemn, vechi, rau deteriorat, necesită neapărat reconstruit.

3) *Punte de picior în com. Voinești*, de lemn, veche, deteriorată și parțial distrusă de inundațiile din 1912, necesită a fi reconstruită.

4) *Podul Mănești*, de lemn, calea străpuită, vechi, dar încă în stare bună, necesită aparatori la capete.

5) *Podul Dragomirești*. Pe soseaua vecinată Vișoara, Coada-Butoiului, Halta Pătroaia, de lemn, cale largă, în stare bună, necesită aparatori la capete.

6) *Podul Lucieni*, Pe soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu, de lemn, cale largă, în stare bună.

7) *Podul Piersinari*, Pe soseaua vecinată Târgoviște—Văcărești, Piersinari, Costești-Deal, pod de lemn construit în anul 1910, se află în stare bună, actualmente se construiesc aparatori solide la capete.

8) *Podul căi ferate Halta Bolovani*, metalic, servește și pentru călători însă numai pentru trecere cu piciorul.

9) *Podul Petrache sau Moura*. Pe sos. vecinată gara Titu, Braniste, Dobra, Gheboiaia, Postărnac, de lemn în stare bună.

10) *Podul căi ferate Costești*, metalic, servește ca și cel de la Halta Bolovani și pentru trecerea pietonilor.

11) *Podul Lunguleț*. Pe soseaua Lunguleț, gara Ghergani, Lunguleț, gara Costești și Lunguleț, Târgu Răcari. Pod de lemn, vechi, foarte deteriorat, necesită neapărat reconstruit anul acesta.

12) *Podul Lunguleț*. Pe calea națională București—Vărciorova în stare mediocră.

13) *Podul Bragadiru*. De lemn în stare bună.

14) *Podul Stăvilor*. De lemn în stare mediocră.

15) *Podul Barboși*. De lemn, în stare mediocră, actualmente se fac aparaturi la capul drept.

16) *Podul Brezoale*. De lemn în stare mediocră.

III) *Peste râul Ialomita*, considerând de la Nord spre sud avem:

1) *Podul Pietroșița*, cu culee și picioare piatră, tablîerul de lemn. Tablîerul vechi deteriorat.

2) *Podul Pucioasa*. Pe calea națională Fundata — Târgoviște — Sinaia. Culeele și paleele de piatră, suprastructura metalică, în stare bună.

3) *Puntea Fabrica Răzescu*, Punte de pi-

cior, în stare bună.

4) *Puntea veche*, de lemn, veche \*deteriorată.

5) *Podul Biserica nouă*, în curs de construcție, de lemn.

6) *Podul Șoldanșă*, al căi minade carbuni Fagețel-Margineanca, cu trecere și pentru pietoni.

7) *Podul Halta Teiș*. Pe calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia, culee și palee de piatră, suprastructura metalică și de lemn, (partea de lemn, podina de sub balastru putredă), necesită a fi înlocuită.

8) *Podul Mihai Bravu*. Culeele de piatră, picioarele și suprastructura metalică, afară de podina de sub balastru, care este de lemn, veche, a intrat în putrezire și necesită a fi înlocuită.

9) *Puntea Mahala*.—De lemn, numai de picior, veche deteriorată, proiectată a se reconstrui și în urmă s'a cerut a se construi pod în loc de punte.

10) *Podul Nisipuri*.—Pe soseaua vecinată Târgoviște—Nisipuri—Ocnița—Colibași, de lemn în construcție.

11) *Podul Bucșam* —De lemn, cale străpuită cu încrucișare la mijloc, în stare bună, afară de podină care este pe jumătate uzată, este cel mai lung pod din jud. Dâmbovița, 360 metri lungime.

12) *Podul Bîlcuiești*.—De lemn, în stare bună.

13) *Podul Cătun*.—De lemn, vechi, podina uzată, necesită a fi înlocuită și reparat la capete.

14) *Podul Ibriani*, peste noua mătă a Ialomitei, de lemn în stare bună, dar trebuie bine reparat la capete.

#### IV) Poduri mari peste gârle.

Dau aci câteva din cele mai însemnate:

I) *Podul peste Potop*.—1) Podul Hlubești. 2) Gura Foi. 3) Găești—Cobia. 4) Găești—Dragodana. 5) Dragodana—Meri.

II) *Peste apa Răstoaca*.—6) Halta Pătroaia. 7) Găești. 8) Idem Răstoaca Seacă. 9) Dragodana—Meri. 10) Pod mare de beton armat în bolți la Mătasaru. 11) Idem de lemn Mătasaru punctul Școala. 12) Costești. 13) Tomșani. 14) Crov. 15) Văcăreștii de Răstoacă. 16) Podeni. 17) Rumânești.

III) *Peste Ilfov*.—18) Mierea de Ilfov. 19) Priseaca. 20) Dumbrava. 21) Colan. 22) Cazaci. 23) Nucet. 24) Mircea Vodă. 25) Cuza Vodă, de beton armat. 26) Bolovani, de lemn. 27) Balteni. 28) Ghergani. 29) Podul Barbierului. 30) Paldana.

IV) *Peste Colintina* —31) Stănești. 32)



Colac. 33) Ghimpați 34) Vizurești.

V) *Peste Neajlov*—35) Ciupa. 36) Kacova. 37) Broșteni. 38) Uliești.

VI) *Peste Varsăturile Argeșului*—39) Intre gara Gaești și podul Argeș Ionești, pe lunca Argeșului, sunt trei poduri cari servesc la scurgerea apelor Argeșului în timp de varsături, dela punctul Lânaria.

VII) *Peste Slânic*—40) În Glodeni. 41) Râzvad. 42) Sacueni podul Droga. 43) Idem podul Roșu.

VIII) *Peste apa Vulcana*—44) În satul Vulcana. 45) Idem afara din sat. 46) Doicești.

IX) *Peste Șuța*—În pădurea Mislea: 47) Peste Șuța Mare. 48) Idem Mică, pe soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu. 49) Peste Șuța Mare. 50) Idem Mică. 51) la Siliștea. 52) Intre Pierșinari și Speriețeni. 53) Broșteni de Produlești. 54) La Plop. 55) Odobești.

X) *Peste apa Colintina*—56) La Stănești. 57) Colac. 58) Ghimpați.

XI) *Peste apa Crevedia*—59) Intre Cocos și Suseni de Bilciurești. 60) Intre Săbiești și Bilciurești. 61) Țigania de Vizurești și Rudari de Cojasca.

XII) *Pe diferite ape, vâlcele, viroage, varsături, etc.*—62) Peste Dragodana la intrarea în sat. 63) Idem la țășire. 64) Peste Tinoasa la Pănești. 65) Idem Tetcoi. 66) Peste Râul Alb metalic. 67) Peste Ialomicioara. 68) Peste Valea lui Bar. 69) Peste Valea cu Nuci. 70) Peste Valceaua Căinelui (de beton). 71) Peste Păscov în Adâncă. 72) Idem Bucșani. 73) Idem Rațoaia. 74) Bеченешti. 75) Peste Strâmba. 76) Intre Bujoreanca și Catun. 77) La Cornești. 78) Peste Baiu. 79) peste Baltița. 80) Peste Fântânele. 81) Peste Heleşteu la Poenari. 82) La Butimanu în hotar cu Ilfovul. 83) Peste apa Viforâta. 84) Peste valea Puturos. 85) Peste Valea Leurzi. 86) Poduri de piatră între Miculești și Bezdead. 87) între Buciumeni și Pietroșița. 88) În Buciumeni. 89) în Bela. 90) Bogați, etc., etc.

c) *Alunecări de pământuri*—În regiunea deluroasă și muntoasă a județului, stratele terenurilor fiind înclinate și așezate unele peste altele,—stratele permiable se rup și aluneca pe înclinările stratelor frumose (argiloase), unde pădurile sunt distruse—și dacă din împrejurări silite, s'a construit vre-o sosea peste versanții văilor, cu straturi înclinate spre talvegul văi, soseaua este rupta, alunecată, sau deformată, în timpul anilor ploioși cum a fost anii 1912 și 1913 și adesea alunecările târâsc după ele și păduri.

Alunecările spre a fi oprite cu lucrări de artă costisitoare și prin împăduriri în acest din urma caz alunecările se opresc numai când arbori deviu mari cu rădăcini puternice ca să nu poată fi rupte de strate în alunecare.

f) *Varsări de maluri*—Tot în regiunile deluroase și muntoase soselele trecând pe sub dealuri, sau catene deluroase, ploile rod și macina răpele dealurilor, pe care măcinături, apele ploilor și mai cu osebire ploile torențiale, transportă cu ele aceste măcinături și în cele mai multe cazuri le depun peste sosele potmolindu-le.

g) *Liguri*—Multe din podurile arătate mai sus și altele cari nu figurează în acest tablou, în viituri de ape mari, sunt atacate de curenții violenți și spre a fi ferite, trebuiesc aparate cu diguri.

Aceste lucrări ar necesita sume mari, din care cauză nu se pot apăra toate câte ar trebui, așa ca de multe ori avem poduri rupte de ape, din lipsă de mijloace de a le putea apăra.

## Împărțirea tehnică a județului.

în secții și subsecții.

Anul expirat 1913, județul Dâmbovița a fost împărțit în 5 secții conduse de câte un d-n Conducător și 27 subsecții conduse de picberi și șefi cantonieri.

**Secția I.**—Pucioasa, condusă de d-n conducător M. Diaconescu, coprinde 19 comune împărțite în 5 subsecții și anume:

a) *Subsecția Pucioasa*, condusă de șeful cantonier Bogdan cu 4 comune: Pucioasa, Vulcana-Băi, Glodeni și Brănești.

b) *Idem Pietroșița*, condusă de șeful cantonier N. Ștefanescu, cu 5 com.: Pietroșița, Moroeni, Țâța, Runcu și Moțăeni.

c) *Idem Bezdeadu*, condusă de șeful cantonier C. Apostol, cu 3 comune: Bezdeadu, Bela și Vârfuri.

d) *Idem Valea-Lungă*, condusă de șeful cantonier N. Petrescu, cu 3 com.: Valea Lungă, Vișinești și Colibași.

e) *Idem Doicești*, conduse de picberul Ștefan, care murind, secția a fost condusă periodic de picberul suplinitor R. Ionescu și în urmă de șeful cantonier Traian Popescu, cu 4 com.: Doicești, Aninoasa, Șotânga și Vulcana-Pandele.

**Secția II-a, Voinești**, condusă de d-nu conducător principal Th. Stroescu, coprinde 21 comune cu 6 subsecții și anume:

a) *Subsecția Voinești*, condusă de picberul Andrei Mihaescu cu 5 comune: Voinești, Gemenea, Căndești, Tătărani, Priboiu.



b) *Idem Pietrari*, condusă de picherul I. Stănescu, are 4 comune: Pietrari, Isovoare, Bărbuleț și Râu Alb.

c) *Idem Mănești*, condusă de șeful cantonier Teodor Stănescu, cu 3 comune: Mănești, Dragomirești și Butoiu.

d) *Idem Hulubești*, condusă la începutul anului de șeful cantonier V. Iorgulescu, înlocuit în urmă cu șeful cantonier G. Mihaescu, are 3 comune: Hulubești, Ludești și Scheiu.

e) *Idem Glâmbocata*, condusă de picherul Gh. Tomescu cu 4 comune: Glâmbocata, Bădulești, Gura Foi, Vaile Unite.

f) *Idem Bogați*, condusă de șeful cantonier D. Polos cu 2 comune: Bogați și Boțești.

**Secția III-a, Târgoviște**, condusă de d. conductor clasa I, Popescu Aristide, cuprinde 21 comune cu 5 subsecții.

a) *Subsecția Râzvad*, condusă de picherul I. Istrățescu cu 4 comune: Râzvad, Gura Ocnii, Ocnita și Vilorăta.

b) *Idem Comișani*, condusă de șeful cantonier Gh. Dumitrescu, cu 4 comune: Comișani, Habeni, Bucșani și Sacueni.

c) *Idem Cazaci*, condusă de picherul I. Râmbu, cu 5 comune: Cazaci, Mircea V., Ghinești, Gura Șuți și Speriețeni.

d) *Idem Vacărești*, condusă de șeful cantonier I. Andreescu, cu 4 comune: Vacărești, Răciu, Piersinari și Colanu.

e) *Idem Lucieni*, condusă de șeful cantonier Gh. Vișan, cu 4 comune: Lucieni, Cobia, Șuța Seacă și Picior de Munte.

**Secția IV-a, Bilciurești**, condusă de către d-nu conductor clasa I, V. N. Constantinescu, cu 25 comune și 6 subsecții.

a) *Subsecția Bilciurești*. Până în Septembrie a fost condusă de șeful cantonier C. Gh. Mateescu, când a fost înlocuit cu șeful cantonier I. Barbu, are 4 comune: Bilciurești, Cojasca, Cătunu și Tatarai.

b) *Idem Băleni*, condusă de șeful cantonier Matei Nedelcu, cu 2 comune: Băleni și Marcești.

c) *Idem Cornățel*, șef cantonier Radu P. Alexiu, are 5 comune: Cornățel, Dobra, Bolovani, Conțești și Băleni.

d) *Idem Ghergani*. La începutul anului a fost condusă de picherul M. Cristescu, dimisionat și înlocuit cu șeful cantonier Zanfir Săvulescu, are 6 comune: Ghergani, Răcari, Băldana, Vizurești, Brezoele și Slobozia Moara.

e) *Lunguleț*, condusă de șeful cantonier N. Georgescu, cu 4 comune: Lunguleț, Poenile, Rumânești și Serdanu.

f) *Cornești*, condusă de șeful cantonier Prada Calinescu, are 4 comune: Cornești,

Gheboiaia, Finta și Frasin.

**Secția V-a, Găești**, condusă de către d. conductor clasa I Anghel Minculescu, până la 1 Octombrie, scos la pensie și înlocuit cu d. conductor A. Hagiopol, are 24 comune și subsecții 5.

a) *Subsecția Pătroaia*, condusă până în Octombrie de N. Petrescu, înlocuit cu St. Al. Cae șef cantonier, cu 5 comune: Pătroaia, Ciupa, Morteni, Crânguri și Ionești.

b) *Mătasaru*, șeful cantonier St. Rădulescu, cu 5 comune: Mătasaru, Dragodana, Mogoșani, Cojocaru și Produlești.

c) *Titu*, șef cantonier Constantin Stan, cu 5 comune: Titu, Marunțiș, Costești, Brașiștea și Cornet.

d) *Potlogi*, șeful cantonier Anghelache Marin, cu 5 comune: Potlogi, Gaiseni, Văcăreștii de Răstoacă, Crovu și Odobești.

f) *Greci*, șef cantonier D. Cristescu, demisionat 1 Ianuarie 1914, cu 4 comune: Greci, Broșteni, Uliești și Jugureni.

### Personal deplasat.

În cursul anului 1913, s'au lasat 3 picheri fără secții, cari împreună cu dulgherii și pietrarul, au format personalul deplasat.

1) *Picherul principal Theodorescu*, a condus lucrările de reparații și reconstrucții de poduri și podete din județ, unde trebuința cerea. Anul acesta din cauza ploilor de primăvară cari au ținut până în Iulie, apele au făcut mari stricăciuni lucrărilor de artă și picherul Theodorescu, a luat înăsură ca atât cu dulgherii cât și cu zile de prestații să restabilească comunicațiile unde apele ploilor au împiedicat circulația.

Picherul Theodorescu atingând limita de vârstă, a fost scos din oficiu la pensie pe ziua de 1 Octombrie 1913.

2) *Picheri*.—Doi picheri și anume: C. Popescu și Radu Ionescu în tot timpul anului au fost plasați la diferite lucrări de artă cari să lucrau în antrepriză, ca lucrările să fie observate de aproape și în continuu, mai cu seama la batere de piloți, ca să fie bătute la adâncimea prevăzută în proiect și lucrătorii să nu rețeze piloții. Acești 2 picheri au suplinit pe picheri și șefi cantonieri, în cazuri de boală, concentrări ca militari în rezerva sau concedii.

3) *Dulgheri*.—Sunt oameni dresați în artă de a construi lucrări de artă, poduri, podete, lucrări de apărări, etc., ei au fost înțrebuințați, ca număr după trebuință, ori unde necesitatea cerea, sau pentru reconstrucțiuni de podete sau pentru reparațiuni.



Nu mai mulțumita acestor lucrători, cunoscători de meșteșugul podurilor, au putut face față multelor stricăciuni ce ne-au cauzat ploile în cei doi ani consecutivi 1912 și 1913.

Dulgherii au fost puși sub conducerea picherului Theodorescu.

4) Pietrarul a fasonat în timpul verei piatra pentru două poduri din Vârfuri și mai cu seamă pentru podu Roșu după soseaua Miculești—Bela—Bezdead, fiind și fundația acestui pod; a așezat mai multe podețe tubulare, a construit ziduri de sprijinire, în punctele unde malurile alunecau peste sosele, etc.

### Lipsă de personal.

Mai sus s'a arătat că pentru 163 klm. de cale națională sunt 102 oameni, iar la județ pentru 2081 klm. de sosea sunt numai 120 oameni.

Personalul de la județ, afară de partea tehnica ce are de condus, adică sosele, poduri, podețe și alte lucrări de artă, mai au de proiectat și de condus și alte lucrări extratehnice, ca localuri de școale, primării, biserici, spitale, dispensarii, infirmerii, localuri de judecătoria, de administrații de plăși, magazii și grajduri pe la autorități, diferite imprejmuri și în fine tot ce se lucrează din nou și se repara cu ban public. Aceste lucrări adesea trec peste puterile restrânse ale personalului.

Personalul serviciului tehnic din județul Dâmbovița, se găsește foarte redus, față cu alte județe, unde personalul este mai numeros, de și rețeaua drumurilor este mai mică.

Dăm mai jos o comparațiune între personalul tehnic din județul Dâmbovița și personalul altor județe, în raport cu lungimea drumurilor.

#### a) Conducători.

1) Dâmbovița. 1725 klm. viabile (bine împietruite afară de 356 klm. mai slabi împietruți).

Conducători 5. Revine de conductor 345 klm. Iar pentru rețeaua întreaga de 2081, revine 416 klm.

2) Covurlui. 256 klm. sosea.  
Conducători 4.  
Revine de conductor 64 klm.

3) Braila. 245 klm.  
Conducători 4.  
Revine de conductor 61 klm.

4) Ialomița. 245 klm. sosea.

Conducători 6.

Revine de conductor 40 $\frac{1}{2}$  klm. sosea.

5) Tulova. 154 klm. sosea.

Conducători 4.

Revine de conductor 38 $\frac{1}{2}$ .

6) Teleorman. 108 klm. sosea.

Conducători 6.

Revine de conductor 18 klm.

În rezumat în nici un județ din țară, nici un conductor nu are mai mulți kilometri și nici egal cu cei din județul Dâmbovița de condus. (Se deslușește că în anuar pe 1913, sunt trecuți 8 conducători, dar în realitate nu au funcționat de cât 5).

#### b) Picheri și șefi cantonieri.

1) Județul Dâmbovița. 1725 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 30.

Revine de picher 57 $\frac{1}{2}$ .

Iar pentru întreaga rețea de 2081 kilometri 69 $\frac{1}{2}$ .

2) Fălciu. 231 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 11.  
Revine de picher 21 klm.

3) Tecuci. 417 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 20.  
Revine de picher 20 $\frac{3}{4}$  sosea.

4) Braila. 245 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 14.  
Revine de picher 17 $\frac{1}{3}$  klm. sosea.

5) Constanța. 581 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 34.  
Revine de picher 17 klm.

6) Ilfov. 1350 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 105.  
Revine de picher 12 $\frac{3}{4}$  klm. sosea.

7) Covurlui. 256 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 24.  
Revine de picher 10 $\frac{1}{2}$ .

8) Tulova. 154 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 19.  
Revine de om 8 klm.

9) Teleorman. 108 klm. sosea.  
Picheri și șefi cantonieri 28.  
Revine de om 3 $\frac{3}{4}$  sosea.

#### c) Cantonieri.

1) Județul Dâmbovița. 1725 klm. sosea.  
Cantonieri 83.

Revine de cantonier 20 $\frac{1}{2}$ .



Iar pentru întreaga rețea de 2081 klm. 25 klm. de sosea.

2) Neamtu. 1023 klm. sosea.  
Cantonieri 98.  
Revine de cantonier  $10\frac{1}{2}$  klm.

3) Constanța. 581 klm.  
Cantonieri 64.  
Revine de cantonier 9 klm. de sosea.

4) Dorohoi. 430 klm. sosea.  
Cantonieri 50.  
Revine de cantonier  $8\frac{1}{2}$  klm. sosea.

5) Covurlui. 256 klm. sosea.  
Cantonieri 36.  
Revine de cantonier 7 klm. sosea.

6) Tulova. 154 klm. sosea.  
Cantonieri 24.  
Revine de cantonier 6 klm. sosea.

7) Tecuciu. 417 klm. sosea.  
Cantonieri 68.  
Revine de cantonier 6 klm. sosea.

8) Falciu. 231 klm. sosea.  
Cantonieri 46.  
Revine de cantonier 5 klm. sosea.

9) Ialomița. 245 klm. sosea.  
Cantonieri 75.  
Revine de cantonier  $3\frac{1}{3}$  klm. sosea.

10) Teleorman. 108 klm. sosea.  
Cantonieri 37.  
Revine de cantonier  $2\frac{3}{4}$  klm. sosea.

Din aceste tablouri. se poate invedera cum sta județul Dâmbovița față de alte județe ale țării, în raportul dintre personalul de conductori, picheri și cantonieri și numărul kilometrilor de întreținere.

### Sporirea personalului.

Este multă nevoie a se spori personalul aici așa cum se află astăzi, este cu totul nesuficient, spre a se imbrățișa supravegherea și conduce de aproape toate lucrările.

Personalul de înființat, ca strict necesar ar fi:

- |                               |     |
|-------------------------------|-----|
| 1) Inginer ajutor             | 1.  |
| 2) Conductori                 | 4.  |
| 3) Desenator                  | 1.  |
| 4) Picheri și șefi cantonieri | 6.  |
| 5) Cantonieri                 | 17. |

### Mijloacele bănești - ale județului Dâmbovița în raport cu alte județe

Dați aici un tablou de fondurile bugetare la drumuri ale mai multor județe din țară.

No. corent	J U D E Ţ U L	Bugetul ord. și extra-ordinar al drumurilor este de Lei
1	Ilfov	1.440.648
2	Dolj	1.428.548
3	Ialomița	970.086
4	Braïla	958.000
5	Vlașca	737.511
6	Prahova	706.710
7	Mehedinți	671.778
8	Romanați	652.500
9	Constanța	632.770
10	Teleorman	613.600
11	Covurlui	587.602
12	Buzău	550.112
13	Iaș	537.402
14	Gorj	506.735
15	R.-Sărat	488.000
16	Dorohoi	398.072
17	Botoșani	345.955
18	Tulcea	321.735
19	Tecuci	320.599
20	Pațna	317.467
21	Oltu	315.613
22	Falciu	303.316
23	Dâmbovița	291.510

Din acest tablou se vede cât de redus este bugetul drumurilor din județul Dâmbovița, față de cele mai multe județe și de o rețea de sosea de 2081 klm. și peste 3000 poduri și podete, din întreg județul, avându-se în vedere și numeroasele poduri după cele trei râuri mari ale țării și anume: Argeșul, Dâmbovița și Ialomița și numeroasele gârle, râulețe, viroage, vâlcele, vărsături, etc., ce coboară din munți și brazdează toată suprafața județului.

### Condițiile ca o sosea sau drum să fie bun.

Orice sosea sau drum ca să fie bun și să nu jeneze circulațiunea, trebuie să îndeplinească următoarele condițiuni.

- 1) Să nu aibă fagase de roată.
- 2) Să nu aibă gropi.
- 3) Să fie curățată de praf în timp de uscăciune. căci praful se face noroi.
- 4) Să fie curățată de noroi în timpuri



umede.

5) Să fie petriș de rezervă, ca îndată ce se fac fagașe de roata, sau gropi, ori cât de mici să fie umplute cu petriș.

6) Personalul în special cantonierii să aibă grija să nu lase facerea gropilor și fagașelor de roți, astupându-le la timp cu petriș din cel de rezervă, sau când nu are petriș să ia un car sau două după trebuință și să aducă petriș sau prundiș de unde va putea găsi și în cazul cel mai rău, să astupe gropile și fagașele cu potrivirea bordurilor din jurul fagașelor sau gropilor.

7) Cantonierii să nu aibă altă ocupație de cât numai îngrijirea patului soseli și când nu pot singuri, să li se dea echipe de prestatori, sub supravegherea picherului sau șefului de cantonieri al secției respective.

8) Petrișul să se așterne în masă pe patul soseli, numai toamna, sau iarna când este desghet și primăvara cel mult până la 10 Martie, în restul anului și mai cu seama vara și pe secete mari, să nu se aștearnă petriș pe patul soseli de cât numai în cazuri extreme, unde s'ar fi făcut gropi, sau fagașe de roată și numai atât pentru astuparea acestora, iar peste acest pietriș ori cât de puțin așternut, să se arunce puțin praf nisipos după sosea, curățat de baligi și alte materiale.

Inamicul cel mai mare al soselelor, sau agentul distrugător este apa. Cantonierii și întreg personalul să aibă multă grijă de a da scurgere apelor provenite din ploii, sau topiri de zăpezi și care baltesc pe patul soseli.

10) Este bine constatat, că noroiul conținând umezeala înmoaie patul soseli și când roatele unui car încărcat trec peste acel loc, sparg cu înlesnire soseaua, făcând fagașe de roți, de aceea este foarte necesar curățirea noroiului după sosea.

11) Pietrișul să nu se aștearnă nici o dată peste noroi, căci pietrișul fiind greu se scufundă și noroiul este deasupra pietrișului și avem soseaua plină de noroi, este bine și folositor ca întâi să se curețe noroiul și apoi să se aștearnă pietrișul.

12) Întreg personalul serviciilor tehnice să aibă o deosebită atenție asupra patului soseli, ca să nu se lase facerea gropilor, fagașelor de roata, noroiul și praful pe sosea.

Condițiunile de mai sus bine observate și îndeplinite la timp, aduc mari servicii soselelor, așa ca și cu mijloace mai mici se pot face bune întrețineri soselelor.

Toată atențiunea să se dea mai întâi bunei întrețineri a patului soselelor și în urma șanțurile soselei în considerațiune că

calatorii circula pe sosea nu pe șanțuri.

## Dificultățile ce se întâmpină

în executarea și întreținerea soselelor.

1) *În executare de terasamente.*—În lucrările de terasamente se întâmpină dificultăți și inconveniente din cauza uneltelor de lucru.

Bugetul drumurilor fiind redus (ne atinând nici fondul de 300.000 lei), nu permite de a se da uneltel de lucru speciale, atâtea câte necesită în întreg județul; s'au făcut încercări în mai multe rânduri de s'au dat unelte comunelor, dar cei care aveau îngrijirea și răspunderea lor, înlocuiau uneltel bune și noi, mai cu seama sapele, casmalele, lopețile și târnăcoapele, cu unelte de ale lor vechi și uzate, justificându-se că uneltel s'au uzat de lucratori și cereau altele, care aveau soarta celor dintâi. În multe cazuri, uneltel de lucru dispăreau, fără a li se mai da de urmă, așa că mare parte din prestatori, es în lucrul soselelor fără unelte, de săpat și transportat pământul la punctul executor al soseli, mulți es în lucru cu câte un ciocan de sapa, târnăcop, casma, ori lopată, tocite sau rupte, fără coale bune și se fin toată ziua de a împănă coala unelti și de a-i îndrepta gura strâmbată și ruptă cu câte un bolovan de piatră, alții vin cu câte o copae spartă, sau o bucată de copae pe care o încarcă cu câte un pumn de pământ, alții leagă copai cu câte o sfoară, târând copai pe pământ după el, sfoara slabă se rupe de câte două sau trei ori într'un singur transport.

Cu asemenea instrumente de lucru și mai cu seama când pământul este uscat și tare, prestatorul, care vine în lucru dimineața târziu, seara pleacă acasă de vreme și peste zi face conace lungi, nu poate termina lucru cu bucată calculat pentru 5 zile și după 5 zile el părăsește lucrarea, fără să o terminat cantitatea dată, pretextând că el a făcut 5 zile; agenții serviciului tehnic, lasă dator pe prestatorul care nu și-a terminat lucrul complet, partea nelucrată evaluând-o în zile și de aci conflict între lucrator și agenții serviciului tehnic și reclamații pe la autorități ca sunt nedreptățiți.

2) *În aprovizionări de pietriș.*—Pietrișul pe soselele din județul Dâmbovița, se aprovizionează cu prestație și prestatorii îl ridică de unde îl pot găsi, din prunduri de garle, din valcele, vărsături de maluri, râpe, gropi, etc. și spre a se scăpa mai repede de această sarcină a soselelor neplăcută lor, ridică pietrișul așa cum îl găsesc, plin de



materii streine, de nisip, potmol, pământ, etc., îl gramădesc pe sosea unde le vine mai la îndemână, fără a ține seamă de punctul unde li s'a fixat și arătat a-l transporta și în loc de a forma grămada, sau grămezile pe zona sau pe marginea soselelor, îl gramădesc adesea în mod neregulat pe mijlocul soselei și cei mai mulți fac și grămezile mai mici de doi metri cubi; la recepții, agenții serviciului tehnic, controlând și măsurând cantitatea de pietriș aprovizionată și în cazul când grămezile nu conțin volumul ce s'a dat prestatorului sau când pietrișul aprovizionat conține prea multe materii streine, i se pune în vedere lipsa găsită la luarea în primire, sau lipsa prin scoaterea materiilor streine, i se cere a complecta această lipsă și în cele mai multe cazuri nu o completează, atunci se calculează lipsa și se lasă dator de cantitatea neaprovizionată; de aci reclame pe la autorități, că pe nedrept a fost lăsat dator.

Adesea se mai întâmplă și cazul, că locuitorii având diferite ocupațiuni, trimit copiii cu carul să aprovizioneze pietrișul pe sosea; aceștia pun în car orice afară de pietriș, îl duc pe sosea unde cred ei și-l descarcă totdeauna în mijlocul soselei.

La luarea în primire a grămezilor de pietriș, adesea se găsește la baza grămezii o movilă de pământ îmbrăcată cu pietriș sau maldare de coceni, gunoi, etc. În multe cazuri, locuitorii aduc în loc de pietriș cum s'a arătat mai sus, nisip, potmol, etc., pe care după ce a fornat grămada bine aranjată, o îmbracă cu un strat subțire de pietriș, așa că privita grămada numai după exterior, prezintă o aparență că grămada este formată de cel mai bun și curat pietriș. Agenții serviciului tehnic iau toate măsurile spre a nu fi induși în eroare de prestatori, în cât în județul Dâmbovița, prestatorii strănși mereu în îndeplinirea datoriei, din an în an, revin la simțul datoriei.

3) *Falșuri*.—Adesea sa prezintă prestatori cu petiții pe lângă care este alăturată o chitanță că el și-a făcut prestația în categoria în care se găsește înscris în rol și nu știe cum se face că este urmărit de receptor; și cere ca în baza chitanței în regula să fie scutit. Dacă se observă și se controlează cu atențiune chitanța, se dovedește că chitanța este dată pe un an anterior, dar în care s'a șters ultima cifră a anului și s'a înlocuit cu cifra anului în care se face reclamația; așa ca se dovedește falsificarea chitanței și mulți din falșificatori s'au dat judecătoarei și au fost condamnați.

Alții fac chitanțe de mână căutând a imita semnătura vreunui contonier sau șef

cantonier depărtat din serviciu, spre a justifica că a făcut prestația pe timpul când acel agent era în serviciu. Adesea cantonierii departați din serviciu dau bilete de mână locuitorilor, afirmând că au făcut prestația în timpul când erau în serviciu, etc.

4) *Nepricepere*.—Sunt și prestatori, cărora nu le-ar lipsi bunavoința dar le lipsește priceperea. așa dacă li se dă să niveleze patul soselei, unde se află depresiuni, ei gramădesc pământul neregulat și ondulat, fără a putea din cauza nepriceperii să-l potrivească, așa ca să formeze o suprafața plană bine nivelată. Șanțurile soselelor, le fac strâmbe și în unele părți mai adânci, în altele mai la suprafață, cu lărgimi neregulate. Marginele soselelor, le face cu totul neregulate. Pământul din șanțuri îl aruncă pe patul soselei peste pietriș, unde nu este trebuința de a fi aruncat, deformând patul soselei și acoperind pietrișul cu pământ, în loc ca pământul în curățirea șanțurilor, să fie aruncat pe zone. Pietrișul se așterne foarte neregulat pe patul soselei, aruncându-se cu lopata și în cele mai multe cazuri, acolo unde nu trebuie, lăsându-se părțile rele neîmpietruite, sau arunca pietrișul pe sosea cu lopata din grămada de pietriș, unde o cădea și cum o cădea, fără a-l distribui și așterne în mod regulat, când trebuința cere, a se astupa mai cu seamă gropile și fagașele de roți. În cele mai multe cazuri, aruncă pietrișul peste noroi, fără a curăți noroiul, așa că pietrișul fiind greu cade la fund și noroiul este d'asupra pietrișului acoperindu-l, fără să se poată cunoaște că în acel punct sau loc s'a făcut o împietruire.

Contra acestor executări, rau făcute, din nepricepere și adesea și din rea voință, și cari nu se pot înlătura, din cauza lipsei de personal, din partea serviciului tehnic, având de urmărit lipsa de supraveghere de aproape a executării lucrărilor, după cum se va desluși mai jos la *control*.

5) *Control*.—Un conductor având să conducă o rețea de 420 kilometri cu aproape 25 comune, cu peste 45.000 zile de prestație, repartizate pe cel puțin 125 sosele de lucrări din secția sa;

Un picier având în medie 5 comune, cu 70—80 km. de sosea, având sub conducere și supraveghere cel puțin 10.000 zile de prestații repartizate pe mai mult de 25 sosele, răspândite pe o suprafață foarte mare, adică pe o suprafață care cuprinde comunele și satele unei secții și în regiunile muntoase și deluroase despărțite prin dealuri și vai adânci;

Prestatorii având după legea drumurilor



35 zile și sunt împrejurări de forță majoră când li se prelungește termenul de lucru și până la 60 zile în care timp prestatorul trebuie să facă 5 zile de lucru, el este la sosea în acest interval când poate sau când voește, în mod foarte neregulat, uneori vine la lucru mai de dimineață, alte ori mai târziu, lăsând zile intermediare de la o zi de lucru la alta, așa că ar necesita ca un agent al serviciului tehnic să fie în orice moment și în același timp în toate punctele de lucru și în tot timpul anului, spre a putea așeza pe fiecare prestator în punctul ce trebuie să lucreze după repartiție și după trebuință, a-i însemna pe pământ porțiunea de lucru, atunci când vine fiecare prestator în lucru șosele în orice zi și în oricare timp al zilei, adică la orice oră, când el poate, sau când el voește să eși în lucru și dacă agentul serviciului tehnic nu se găsește în punctul unde a venit prestatorul în ziua și ora când el a venit pe sosea, ori se înapoiază, sau se apucă și lucrează ce crede și cum crede el și în punctul unde și-l alege el singur.

Mijloacele județului nu permit să aveau personal numeros ca să poată satisface la timp toate aceste cerințe, față de eșirea neregulată a prestatorilor în lucru șoselelor.

Personalul de picheți și șefi cantonieri, tot din lipsa mijloacelor bănești, este slab salariat și nu le permite să-și cumpere și întrețină un cal cu care să poată vizita mai cu înlesnire toate punctele de lucru, care se află mult departate unele de altele, așa că este silit să parcurgă pe picioare distanțe de zeci de kilometri de la un punct de lucru la altul, unde ajungând, cade de oboseala îndelungatului drum.

Din eșirea neregulată a prestatorilor în lucrul șoselelor, nu-și poate nota, sau însemna lucrul executat de fiecare prestator pe fața pământului și la recepțiune se întâmpină dificultăți, mai este și cazul că atunci când a venit timpul de a se lua în primire lucrările de prestație din fiecare epocă, locuitorii sunt vestiți să eși în punctul unde au lucrat spre a-și da lucrarea făcută în primire și unii prestatori sau nu au fost vestiți de autoritatea comunală sau nu se găsesc în comună, din care împrejurare se întâmpină mari dificultăți la recepțiuni, cu urmare de incurcături, cari dau foarte mult de lucru agenților serviciului tehnic, de a le limpezi. Unii prestatori caută să profite de aceste incurcături, când nu au făcut lucrul complet, sau nu au făcut nici o lucrare și așteaptă până să fie urmărit de perceptor peste un an sau și mai mult și atunci pleacă cu petiții, cerând să se facă cercetare locală (și mai cu seamă când pă-

mântul este acoperit cu zăpadă) spre a dovedi cu martori că el a făcut șoseaua.

Acestea și altele multe și numeroase sunt dificultățile ce se întâmpină cu controlul, din lipsa de personal

6) *Scutirea prestatorilor în lucru șoselelor.*—După legea drumurilor, un prestator cu palmele, are un termen de 15 zile și cel cu vitele 35, ca să-și facă prestația socotită a 5 zile de lucru și după cum s'a arătat mai sus, aceste termene, în cazuri de trebuință, să prelungească.

Se fixează două sau trei epoci pe an, când locuitorii nu au munci agricole de făcut, în cari epoci sunt chemați să-și facă șoseaua.

În fiecare epocă se cheamă un număr de locuitori din fiecare comună, prin chemări scrise, în care i se arată ziua când să eși în lucru șoselei, și locul unde să eși, precum și lucrarea ce are de făcut. Parte din prestatori eși, însă cei mai mulți, după cum s'a arătat mai sus, eși când creștii ei, sau când timpul și împrejurările le permit; dar mare parte nu eși, li se prelungește termenul dar tot nu eși în lucru și la închiderea epocii de lucru, se iau în primire lucrările ce se găsesc făcute, se dresază liste de cei ce au lucrat tot ce li s'a dat sau numai parte și liste de cei ce n'au lucrat nimic; celor ce au lucrat tot sau numai parte li se dă chitanțe de achitare pentru lucru executat; iar cei ce n'au lucrat se lasă datori; se formează liste de cei lăsați datori și se dau administrației financiare spre a fi urmăriți, și cei urmăriți, aleargă cu petiții pe la autorități, pretextând că au fost bolnavi în timpul chemării sau au avut vitele bolnave, or au avut bolnavi în familie, sau au lipsit din comună, ori nu au fost vestiți sau că el a eșit dar nu i s'a dat de nimeni de lucru, etc., etc.

În ce privește eșirea în lucru șoselelor, sunt foarte mulți locuitori îndărătnici, din împrejurarea că ei consideră prestația ca un *beilic* și chiar o numesc în limbajul lor *beilic*, și nu vor să eși în lucru când sunt chemați, în speranța că se vor putea strecura fără să o facă; sau rămân din zi în zi eșirea în lucru șoselei, până se face închiderea epocii de lucru.

*Toți însă doresc să aibă șosele bune, dar fiecare dorește ca alții să le facă, el nu.*

În genere se întâmpină dificultăți; în cele mai multe comune unde locuitorii trebuiesc scoși la sosea și cu forța, un agent al serviciului tehnic însoțit de un consilier comunal, sau de un jandarm, umblă din casă în casă, stătuind, indemnând cu bine și câte odată chiar cu asprime pe locuitori, a mer-



ge să-și facă prestația, dar adesea sunt bruscați de locuitori, ca să-i lase în pace cu soseaua, ca ei au să o plătească în bani și când se vad urmăriți de perceptor, alergă cu petiții pe la autorități, ca să fie îngăduiți să o facă în anul următor, sau afirmă că ei au făcut soseaua, dar că ei au fost persecutați de primar sau de picher și au fost lăsați datori din ură și prin toate căile caută să stabilească că au făcut soseaua, arătând lucrări făcute de alții și staruind că sunt făcute de ei, cauzând serviciului tehnic foarte mult de lucru și ca corespondențe și ca cercetări locale.

*Urmărirea rămășiței prestații la timp.* Aceste dificultăți, s'ar reduce foarte mult dacă prestatorii rămași datori, ar fi urmăriți îndată ce se dau Ad. Financiare liste de rămășițe, așa că dacă un locuitor care în adevăr a făcut prestația și la luarea în primire nu a fost prezinte și cei ce se aflau față, sau nu au știut a cui este, sau din rea voință nu au spus numele celui ce a lucrat, se poate dovedi cu înlesnire, când reclama la timp, însă nu este tot așa când urmărirea se face după unu sau doi ani, când pe față pământului nu mai există nici o urmă de lucrare făcută.

Urmărirea prestații la timp, adică îndată ce se dau statele de bani, de rămășița prestații Ad. Financiare, cei rămași datori să fie somați, ar avea de urmare:

1) Prestatorii de teama plății în bani, ar eși imediat în lucru soselelor, cum de alt fel am avut, și actualmente aveiu exemple sub actualul d-nu Ad. Financiar.

2) Cei rău nărașiți care caută prin întârzieri să se scape de sosea, nu ar mai putea alerga la diferite tertipuri să stabilească că au făcut soseaua, căci timpul fiind scurt, după închiderea epoci, s'ar putea cu înlesnire dovedi, dacă în adevăr au lucrat sau nu; dar urmărirea făcându-se târziu după doi sau mai mulți ani, este evident că după un interval așa de mare trecut, între executarea lucrării (dacă lucrarea s'a făcut în adevăr) și urmărirea, cercetările și constatările asupra lucrărilor, fie de terasamente, fie de aprovizionari de pietriș, nu mai pot fi constatate, nici dacă s'au făcut, nici dacă nu au fost făcute, ne mai găsindu-se nici o urmă pe față pământului.



**Domnule Prefect,  
Domnule Președinte,  
D-lor Membri,**

Cu toate dificultățile ce se întâmpină, cu toate nevoile și lipsa de mijloace de care ne lovim și cari țin în loc bunul mers și îmbunătățirile ce ar necesita de făcut pe soselele din acest județ, totuși judecând după datele și statisticele Ministerului Lucrărilor Publice, din cari, unele date s'au arătat mai sus, județul Dâmbovița sa găsește clasificat între cele dintâi județe ale țării în ce privește atât lungimea rețelei drumurilor sospeluite, cât și starea acestor sosele.

Căile de comunicație din acest județ, ar ocupa un loc și mai sus, printre celelalte județe ale țării, dacă rețeaua drumurilor sospeluite, nu ar fi prea întinsă, așa că întrece cu mult mijloacele și puțința unei bune și regulate întrețineri.

Aflarea în capul administrației județului, a unui bărbat tânăr, plin de dorul și dragostea muncii și a unui consiliu general luminat și animat, de prosperitatea județului, sunt garanții suficiente, că în această sesiune, să vor chibzui cu maturitate mijloa-

cele trebuincioase, pentru îmbunătățirile ce se cer și se vor complecta lipsurile ce să întâmpină, spre bunul mers al căilor de comunicație din acest județ, fiind încredințați cu toții, că:

Căile de comunicație, sunt pârghia puternică, care a ridicat la nivelul de astăzi, atât de sus: comerțul, industria și starea economică a lumii, înlesnindu-le dezvoltarea și progresul în toate direcțiunile și în toate ramurile de activitate omenească.

Popoarele, cari au înțeles mai de timpuriu, marele foloase ce aduc omenirii, căile de comunicație, nu au pus nici o margine sacrificiilor cerute și nu s'au dat un pas înapoi când a fost cerințe cari priveau înmulțirea și îmbunătățirea lor; încingând și învelind întreg globul pământesc ca într'o rețea deasa, cu cai de comunicație, pe uscat și pe ape; construind sosele, cai ferate, strabatând munți stâncoși cu tuneluri, canalizând ape și râuri, împreunând mări prin canalizări, construind punți marețe peste râuri și peste fluvii, aruncând vase gigantice pe spatele marilor; și în fine făcând tot și ne cruțând nimic, ce ar putea aduce îmbunătățirea și foloase mari comunicațiunei.

Terminând, urez onorabilului Consiliu Județean, o activitate rodnică, ca printr'o matură și înțeleaptă chibzuire, să se găsească mijloacele necesare, așa că drumurile din acest județ, să poată fi aduse în cea mai bună stare de comunicație, spre a se putea satisface cerințele și dorințele generale.

**Inginer Șef al Jnd. Dâmbovița, N. Bruneanu.**





# T A B L O U

De lucrările executate pe drumurile județene, vecinale și comunale din județul Dâmbovița

în campania a. c. 1913.

PUNCTUL unde s'a făcut lucrarea	LUCRĂRILE EXECUTATE ÎN GENERAL																ZILE EFECTUATE CU:				Zile achitate în natură cu:				ZILE RAMĂȘITA CU:									
	D I N N O U						REPARATIUNILE						Poduri		Podete		Zile și Lapi		V I T E				Zile achitate în natură cu:				V I T E							
	Terament		Pal	PIETRIȘ			Tutii		PIETRIȘ			Sanțuri								V I T E				Zile achitate în natură cu:				V I T E						
	M. T.	M. c.	M. T.	M. c.	M. T.	M. c.	M. T.	M. c.	M. T.	M. c.	M. T.	M. c.	M. T.	M. c.	Construite	Reparate	Construite	Reparate	Construite	Reparate	Palme	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite	Palme	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite	Palme	1 Vite	2 Vite	4 Vite
Scoala Județene .						52195	8049	4370	7894	1095	47090	32335		4	15		190	12710	760	9400	615	45	9998	592	8011	658	35	2712	168	1956	87	10		
• Vecinale .	400	1360	72	162	152	170795	21882	14588	27765	3243	250230	133585		12	8	171	933	911	51470	1370	30840	1745	100	42046	1131	26830	1023	51	1023	244	3950	122	42	
• Comunale .	600	1430	220	190	230	220050	61710	17980	8881	2737	380080	201900		8	13	18	224	650	67540	3100	38795	1100	125	52894	2260	33659	941	77	14016	100	4900	116	8	
Total general .	1200	2790	292	342	372	443940	88672	22558	36644	7875	678020	367470		8	29	20	410	1583	1644	131720	5205	79035	3460	270	104938	3983	68793	3165	150	20782	1312	10242	325	107

Șeful Serviciului Tehnic, Inginer Șef, N. Brucianu

1914, Februarie.