

PERIODICE

II

13151

SERVICIUL TEHNIC DIN JUDEȚUL DAMBOVIȚA

EXPUNEREA SITUAȚIUNEI DRUMURILOR

DIN

JUDEȚUL DAMBOVIȚA

PE ANUL 1914

PREZENTATĂ

CONSILIULUI JUDEȚEAN

ÎN SESIUNEA ORDINARĂ DIN FEBRUARIE 1915



— TARGOVIȘTE —

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

1212

1915

nr. 27/5

**EXPUNEREA
SITUAȚIUNEI DRUMURILOR**

DIN

JUDEȚUL DAMBOVIȚA

PE ANUL 1914

PREZENTATĂ

CONSILIULUI JUDEȚEAN

ÎN SESIUNEA ORDINARĂ DIN FEBRUARIE 1915



— TÂRGOVIȘTE —

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

1915

*Domnule Prefect,
Domnule Președinte,
Domnilor Consilieri,*

Înainte de a intra în expunerea mersului lucrărilor conduse de către Serviciul Tehnic în expiratul an 1914; în considerațiunea că mulți dintre Dv. sunteți pentru prima dată intrați în sânul acestui Consiliu județean, și în vedere că aceasta este prima sesiune, în care sunteți chemați a lua cunoștința de mersul prestației pe 1914 și a vota bugetul drumurilor pe exercițiul 1915—1916.

Profit de această ocaziune, și găsesc de a mea datorie ca înainte de expunerea mersului lucrărilor conduse de Serviciul Tehnic din acest județ, să fac mai întâi o ochire asupra drumurilor și comunicației călătorilor în trecut, spre a putea să facem o comparațiune cu drumurile și comunicațiile din timpul nostru.

Începutul sau origina drumurilor, se pierde în noaptea 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 boul și calul, la nevoile și trebuințele lui, au început drumurile primitive, un fel de urme înseminate pe fața pământului, mai mult prin diferite corpuri târate și mult mai târziu prin urme de roate.

Omul vechimei depărtate, omul preistoric nu a avut nici o noțiune de drumuri, iar strămoșii noștri, nu au cunoscut decât drumurile primitive; ei au umblat și călătorit numai pe drumuri naturale; pe drumuri pline de noroae cleioase, pline de fagașe, 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, amărcoase și mocirloase,

peste vărsături de ape, peste vâlcele și văi adânci, râpoase, fără poduri peste ape și râuri; și dacă mai recent se întâlnea câte un pod, era așa de șubred, așa de slab și fără pricepere construit, în cât la fiecare pas trecătorul se vedea în pericol să fie aruncat în prăpastie sau în valurile apelor și torentelor peste cari trecea.

Un vehicul, un car înțepenit, întroenit sau rupt în drum, trăgători căzuți de oboseală și ne mai putând să-și tragă povara, cu tot indemnul nemilosului biciu și lovituri dureroase de cionag, erau lucrări obicinuite 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 marile foloase, ce ne prezintă nouă astăzi drumurile bine soseluite și întreținute, cu căi ferate și cu poduri solid construite.

Strămoșii noștri loviți și hărțuiți de continuile invaziuni ce se vărsau peste ei din toate unghiurile țării, amenințați cu foc și sabie în tot momentul, bântuiți de flagele epidemice și de foamete, dela un cap la altul al țării, nu le rămânea timp a se ocupa și cu îmbunătățirea drumurilor, de cari îmbunătățiri de altfel, nici idee nu aveau.

Au fost însă clipe, în viața unora din popoarele trecutului depărtat, popoare ca Babilonienii, Egiptenii, Grecii și Romanii, 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 străcurat multe secole, până într'un

târziu, când o redeșteptare apară în apusul Europei din care răsări și începutul îmbunătățirii drumurilor de comunicație.

În frunte stă Franța, care înțelegând la timp marile foloase ce aduc drumurile sositelute, industriei, comerțului și oricărei ramuri de activitate omenească; a cheltuit până acum cu soselele ei peste 5 miliarde de franci și nu se dă înapoi delă nici un sacrificiu, când este vorba de drumuri.

Un rege al Franței — se spune — că se găsea în cele mai bune dispozițiuni, când Ministrul său îi vestea, că a mai construit o sosea sau o porțiune de sosea.

Lăsând drumurile din trecutul depărtat al omenirii, și trecând la drumurile noastre, așa putea să arăt pe scurt câteva impresiuni ce ne-au lăsat prin scrieri unii dintre călătorii străini cari au călătorit prin România și Moldova în secolul al 18 și al 19-lea, despre drumurile noastre din aceste secole.

1) *Ladi Crauen*, în 1788, călătorind delă București spre Căineni, într'o descriere «impresiuni de 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 trasura, care tot se răstoarnă și una din căruțele noastre tot s'a făcut în bucăți».

2) *Contele Sulaberi* (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 te arată că sunt locuințe omenești. Într'una din acestea, la o poștă, am dormit alături și în tovarășia unor găini».

3) *Contele Demidoff* la 1837, ne lasă următoarea descriere despre drumurile noastre:

«Nesfârșitele câmpii dintre Giurgiu și București sunt întretăiate de câteva vai 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 crâci aruncate în namol».

«Vai de echipagiul pe care caii oboșiți

nu l-ar putea scoate din aceste mocirle».

«Pe câmpii, drumul este brăzdat de ne numărute fagașe, iar vizitiul alege după plac pământul gol sau cu iarba și în multe rânduri au fost amenințați să rămânem în drum, de unde numai loviturile puternice de bici și țipetele vizitiului ne-au scos».

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

«Plâng pe călătorul care călătorește prin România, după o ploaie sau după un deghet, 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 ploaie devine impracticabil; când timpul este bun și pământul uscat, faci o leghe pe ora, iar după o ploaie, sosești când dă Dumnezeu».

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

Cum se făceau călătoriile în prima jumătate a secolului trecut în țara noastră, găsim o descriere făcută tot de un călător străin.

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 repeziune; dar în acelaș timp mai mult chinuți ca în Moldo-Valahia».

«Dacă călătorești calare, ești însoțit de un poștaş 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 trasura ești condus de doi sau trei vizitii, călări pe cai înhamăți 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».

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

«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 inflacărâte; fagăse, șanțuri, torente, stușuri, nimic nu-i oprește sau domolește din fuga nebună. În cutie salți în toate părțile, așa cum te da bopurile și n'ai de re te ține, de cât de marginele cutiei; se rupe o roata, căruța șovăe, se răstoarna, asvârle afara pe călător, îi rupe coastele sau gâtul, un picior, o mână, vizitii nu vor să știe nimic, ei nu vad, nu aud, numai când sosesc la stație бага de seamă că lipsește roata, călătorul și adesea ori și căruța.

Din descrierile ce ne-au rămas dela unii din distinșii călători ce au trecut prin țara noastră, am schițat pe scurt, numai câteva spre a ne putea face o idee, de ce erau în trecut drumurile din țara românească și cum se făceau călătoriile pe aceste drumuri în acele vremi în trecut. Iăsând la o parte pe scriitorii noștri de seamă, ca: Ioan Ghica, Alexandri, Ureche și alții, cari și ei 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 Oraștele pe drumul Brașovului, Stârmina și Palota, din Mehedinți spre Severin, drumul pe Valea Oltului spre Căineni și Turnu Roșu, pasul Oituzului 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 indestulătoarele mărturii, cari ne-ar arăta câte victime și câte vieți ome-nești, 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, greutatețile 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, cari am trecut dela căruța poștei, la drumuri pe cari călătorești cu iuteala sborului rânduniceii, în automobile și cai ferate și iarna cu vagoane încălzite; și ne pare ca din basme, când bătrâni în viață încă, ne povestesc că dela Târgoviște la București, distanța de 80 klm. făceau adesea câte trei zile de drum pe geruri de foc sau pe noroi până în căpațana roții, când noi astăzi facem acelaș drum abia în două

ceasuri; câtă diferență între nevoile călătorilor din trecut și înlesnirile de astăzi.

Inceputul soselării drumurilor naturale în principatele Române și începutul școalelor de poduri și sosele.

Regulamentul organic

Măsura de îmbunătățirea drumurilor de comunicație în Principatele Române, începe odată cu alcătuirea Regul. Organic în 1832.

Regulamentul organic, este primul așezământ legislativ la noi, care a legiferat dispozițiuni, de soseluirea și îmbunătățirea drumurilor de comunicație, prevăzând mijloace câte trei zile de salahorie de fiecare locuitor birnic și mici fonduri pentru construcțiuni de poduri.

Între anii 1835 și 1845, mai cu seamă Voda Ghica în Muntenia și Mihail 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'au luat măsuri de a se aduce meșteri dintr'o țară unde rânduiala facerii soselelor era cu deplinătate cunoscută.

În 1850 văzându-se marile înlesniri și foloase ce aduc drumurile soseluite și înființarea de poduri —și în acelaș timp lipsa de personal care să conducă aceste lucrări— s'au înființat două școli de inginerie practică, una la București și alta la 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 seselelor, —dar în anul 1853 izbucni războiul Ruso-Turc— inginerul Lalan părăsi țara și școala pe care o conducea se desființă și lucrările de soseluire încetară; aceeași soartă avu și școala de inginerie sau așezământul tehnic din Moldova, care își pierde urma în 1853, din cauza ocupațiilor Rusești.

După 1853, urmă o serie de evenimente mari politice, cari avură de 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 se reorganizează din nou, dela care dată, 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 dată se încep adevăratele lucrări de sosenzirea 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, rămânând pe seama Statului numai caile 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 lucrul soselelor. Așa că un prestator începea lucrul primăvara, îl apuca înghețul cu lucru ne făcut și rămânea dator în bani.

2) Locuitorii îndărătnici aveau mijlocul 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 pierduți.

3) Sub legea veche, în fiecare județ erau două Servicii Tehnice, unul al Statului pentru caile naționale și al județului, etc.

Prin legea din 1906, prestatorii se chiamă prin chemări scrise, în epoci când nu au munci agricole și li se dă termen de 15 zile pentru cei cu palmele și 35 pentru cei cu vitele; urmărirea se face de percepătorii fiscali ai Statului, suprimându-se percepătorii comunali 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 se conduc și dirijează numai dela centru, pe când mai înainte, serviciile județelor rău organizate, se conduceau de județe și aveau 32 direcțiuni.

Legea din 1906 dă cu mult mai bune roade decât cea din 1868, totuși are și ea o lacună, —urmărirea rămășițelor nu sunt bine legiferate și lasă încă de dorit.

Spre a ne putea face o idee de mersul transformării drumurilor naturale în drumuri sosenzite, dăm mai jos un tablou de acest mers.

S'a arătat mai sus, că sosenzirea drumurilor atât în România cât și în Moldova a început dela Regulamentul organic, adică dela 1832 și s'a urmat în modul următor:

	Kilomet.
1) Dela Regulamentul Organic 1832, și până la punerea în aplicație a legii drumurilor din 1860; adică în curs de 30 ani, s'au sosenzit.	1100
2) În 1870 lungimea drumurilor sosenzite era	1800
3) În 1880 lungimea drumurilor sosenzite era	7884
4) În 1914 lungimea drumurilor sosenzite era peste	30000

Mersul lucrărilor de prestație și al tuturor lucrărilor conduse de Serviciul Technic pe anul 1914.

Bilanțul lucrărilor de prestație, și al tuturor lucrărilor tehnice și extratehnice, conduse și executate de către Serviciul Technic, în campania expiratului an 1914, fiind încheiat mă gă-
sesc în măsură a aduce la cunoștința Domniilor Voastre mersul acestor lucrări, adică :

a) Mersul lucrărilor executate cu zile de prestație; b) Mersul lucrărilor din fondul bugetului drumurilor; c) și din alte diferite fonduri și resurse.

A) ZILE DE PRESTAȚIE

Comparație între anii 1913 și 1914

a) Situația zilelor de prestație la închiderea campaniei pe 1913

Zile cu:	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite	Total	
Palme						
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.

b) Situațiunea zilelor de prestație pe exercițiul 1914

Zile cu:	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite	Total	
Palme						
112.070	4465	68970	2960	245	188.710	Zile afectate pe 1914.
92.332	3874	62883	2727	174	161.990	» lucrate în natură.
19.738	591	6087	233	71	26.720	» rămășiță.

Comparând aceste două tablouri între ele vedem că :

	Zile de șabota categorii
In anul 1913, au fost afectate în total zile de toate categoriile în număr de zile	219.810
Din cari la închiderea campaniei au rămas nelucrate (rămășiță)	38.768
In 1914, au fost afectate	188.710
Din cari au rămas nelucrate (rămășiță)	26.720
Din această comparație reese că în expiratul an 1914 au fost înscrise în rolurile de prestații mai puține zile decât în 1913 cu	31.100
Și s'a lucrat (în 1914) mai puține cu	20.000

Repartiția zilelor de prestație pe 1914, pe soselele județene, vecinale și comunale.

a) Pe soselele județene.

Zile cu:	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite	Total	
Palme						
11.015	480	8835	590	70	20.990	Zile afectate
10.042	403	8306	531	50	19.332	» lucrate în natură.
973	77	529	59	20	1.658	» rămășiță.

b) Pe soselele vecinale.

Zile cu :						
<u>Palme</u>	<u>1 Vite</u>	<u>2 Vite</u>	<u>4 Vite</u>	<u>6 Vite</u>	<u>Total</u>	
42.270	1220	27225	1395	100	72.210	Zile afectate
36.559	1077	25076	1335	74	64.121	» lucrate in natură.
5.711	143	2149	60	26	8.089	» rămasița.

c) Pe soselele comunale.

Zile cu :						
<u>Palme</u>	<u>1 Vite</u>	<u>2 Vite</u>	<u>4 Vite</u>	<u>6 Vite</u>	<u>Total</u>	
58.785	2765	32910	975	75	95.510	Zile afectate
45.731	2394	29501	861	50	78.537	» lucrate in natură.
13.054	371	3409	114	25	16.973	» rămasița.

B) Lucrări executate cu zilele de prestație.

1) Lucrări executate pe soselele județene.

1) 56210 m. l. terasamente reparate. 2) 11153 m. c. pietriș transportat din care 9668 m. c. așternut și 1485 m. c. neașternut. 3) 43540 m. l. șanțuri reparate. 4) 41110 m. l. acostamente reparate. 5) Trei poduri reparate. 6) 1 podeț. construit. 7) 16 podețe reparate. 8) 270 m. l. diguri construite.

2) Lucrări executate pe soselele vecinale.

1) 134790 m. l. terasamente. 2) 28848 m. c. pietriș transportat din care 26437 m. c. pietriș așternut și 2411 m. c. neașternut. 3) 271445 m. l. șanțuri reparate. 4) 177660 m. l. acostamente reparate. 5) 21 poduri reparate. 6) 19 podețe construite. 7) 178 podețe reparate. 8) 477 m. l. diguri construite. 9) 1206 m. l. diguri reparate. 10) 800 m. l. terasamente din nou. 11) 138 m. c. pietriș transportat și așternut.

3) Lucrări executate pe soselele comunale.

1) 144256 m. l. terasamente reparate. 2) 37098 m. c. pietriș transportat din care 35368 m. c. pietriș așternut și 1730 m. c. pietriș neașternut. 3) 319232 m. l. șanțuri reparate. 4) 191270 m. l. acostamente reparate. 5) 1 pod construit. 6) 23 poduri reparate. 7) 6 podețe construite. 8. 245 podețe reparate. 9) 304 m. l. diguri construite și 10) 555 m. l. diguri reparate.

Procental la sută al zilelor de prestație achitate în natură pe comune în exercițiul 1914.

No. cor.	Numirea comunelor	Procentul la sută	No. cor.	Numirea comunelor	Procentul la sută	No. cor.	Numirea comunelor	Procentul la sută
1	Marunțiș	100	38	Mircea Voda	94	75	Vișinești	86
2	Boleşti	99	39	Racari	94	76	Voinești	86
3	Conleşti	99	40	Saceni	94	77	Colibași	85
4	Habeni	99	41	Tatarai	94	78	Lucieni	85
5	Matasaru	99	42	Cazaci	93	79	Morteni	85
6	Produlești	99	43	Ciupele	93	80	Branesti	84
7	Bolovani	98	44	Bilciurești	92	81	Gălbocata	83
8	Branîstea	98	45	Dragomirești	92	82	Priboiu	82
9	Catunu	98	46	Frasin	92	83	Runcu	81
10	Costești	98	47	Gaiseni	92	84	Valea Lunga	81
11	Dobra	98	48	Gura Foi	92	85	Viforata	81
12	Ghinești	98	49	Jugureni	92	86	Cojasca	79
13	Marcești	98	50	Comișani	91	87	Greci	78
14	Balteni	97	51	Persinari	91	88	Pietroșița	78
15	Brezoaile	97	52	Salcuța	91	89	Cândești	78
16	Cornești	97	53	Butoiu	90	90	Moroeni	78
17	Raciu	97	54	Gheboala	90	91	Isvoarele	76
18	Slobozia Moara	97	55	Gura Șuți	90	92	Românești	76
19	Vizurești	97	56	Ludești	90	93	Tăța	76
20	Dragodana	96	57	Potlogi	90	94	Bella	75
21	Mogoșani	96	58	Râul Alb	90	95	Doicești	75
22	Picior de Munte	96	59	Uliești	90	96	Lunguleț	75
23	Scheiu	96	60	Vaile Unite	90	97	Pietrari	74
24	Vacarești de R.	96	61	Moțeni	89	98	Tatarani	74
25	Cobia	95	62	Patroala	89	99	Glodeni	73
26	Crângurile	95	63	Vacarești	88	100	Pucioasa	72
27	Crovu	95	64	Sperieteni	88	101	Vulcana Băi	69
28	Ghergani	95	65	Bădulești	87	102	Poenele	68
29	Hulubești	95	66	Barbuleț	87	103	Sardanu	66
30	Ionești	95	67	Cornățel	87	104	Șotânga	66
31	Odobești	95	68	Titu	87	105	Anincasa	65
32	Băldana	94	69	Vulcana Pandeli	87	106	Bezdeadu	63
33	Băleni	94	70	Broșteni	86	107	Gemenea	61
34	Bogați	94	71	Colana	86	108	Oenița	59
35	Bucșani	94	72	Manești	86	109	Gura Oeniței	48
36	Cojocaru	94	73	Șuța Seacă	86	110	Razvadu	47
37	Finta	94	74	Vărfuri	86			

Tablou de procentele zilelor de prestație pe anii dela 1905—1914

Procentul la sută al zilelor achitate cu						
Anul	Palm	1 Vit.	2 Vit.	4 Vit.	6 Vit.	Total
1905	93	—	92	94	87	91
1906	84	86	78	79	78	81
1907	89	90	90	91	74	90
1908	87	84	88	90	67	87
1909	94	90	94	95	75	94
1910	88	88	88	94	75	88
1911	88	90	91	96	72	89
1912	86	85	88	95	72	87
1913	79	75	87	90	60	82
1914	82	86	91	92	71	86

Din acest tablou comparativ, se poate vedea:

1) Ca în județul Dâmbovița, între anii 1905 și 1915 inclusiv, s'a ajuns în anul 1909 ca din 100 prestatori a lucrat în natură în medie generală 94, rămând datori numai 6 prestatori la 100.

2) În anul cel mai slab 1906, dintr'o sută (100) prestatori, 81 s'a achitat în natură, rămând datori numai 19 la sută.

3) Media procentului celor 10 ani din tablou, da un procent de 87,50%. Ceiace inseamna, ca in medie generala, in cei 10 ani, s'a achitat in natura in numerotand 88 prestatori din 100; ramaind in bani numai 12 la suta.

4) Achitarea in natura a unui numar așa de insemnat de prestatori, explica de ce in județul Dâmbovița, pentru a intretine o rețea de șosele de 2100 kilometri in stare buna de comunicație.

Tablou de rămășița în bani pe comune. a zilelor de prestație nelucrate în natură din jud. Dâmbovița pe exerc. 1914.

No. cor.	Numirea comunelor	Suma rămasă		No. cor.	Numirea comunelor	Suma rămasă		No. cor.	Numirea comunelor	Suma rămasă	
		Lei	B.			Lei	B.			Lei	B.
1	Râzvadu	8723	55	38	Potlogi	848	10	75	Crovu	376	20
2	Pucioasa	7474	80	39	Cazaci	833	80	76	Gura Foi	366	30
3	Bezdeadu	4046	90	40	Vale Unite	808	50	77	Hulubești	363	—
4	Șotânga	3579	95	41	Bogați	795	30	78	Racari	353	10
5	Poenele	3527	15	42	Priboiu	786	—	79	Ciupele	313	20
6	Oenița	3202	65	43	Barbuleț	776	60	80	Dragodana	324	50
7	Vulcana Bai	3131	70	44	Băleni	768	90	81	Mogoșani	306	90
8	Glodeni	2994	75	45	Vișinești	754	05	82	Badulești	297	—
9	Pietrari	2724	15	46	Bileurești	753	50	83	Odobesti	297	—
10	Țâța	2510	20	47	Vulcana Pandeli	737	55	84	Bramștea	278	30
11	Gemenea	2398	—	48	Colanu	722	30	85	Sperieteni	247	50
12	Lucieni	2362	25	49	Frasin	720	50	86	Dohra	188	10
13	Gura Oeniței	2242	35	50	Văcărești	711	70	87	Crângurile	184	80
14	Cojasca	2164	80	51	Salcuța	674	30	88	Cornești	181	50
15	Tatarani	2132	93	52	Moțaeni	669	90	89	Cojocaru	181	50
16	Doicești	2125	20	53	Gura Șuți	650	10	90	Ionești	174	90
17	Lunguleț	2112	—	54	Uliești	642	95	91	Picior de Munte	174	90
18	Greci	1815	—	55	Ludești	603	90	92	Scheiu	165	—
19	Sardanu	1800	15	56	Persinari	589	60	93	Bolovani	165	—
20	Manești	1680	80	57	Cobia	577	50	94	Raciu	160	60
21	Pietroșița	1663	20	58	Râul Alb	574	75	95	Vizurești	151	80
22	Cândești	1644	50	59	Butoiu	570	90	96	Slobozia Moara	148	50
23	Anincasa	1626	90	60	Voinești	561	—	97	Brezoaile	148	50
24	Runcu	1542	70	61	Șuța Seaca	557	70	98	Balteni	140	25
25	Moroeni	1493	25	62	Broșteni	536	80	99	Costești	136	95
26	Românești	1476	20	63	Patroaia	490	05	100	Marcești	126	50
27	Isvoarele	1448	70	64	Jugureni	458	70	101	Catunu	115	50
28	Viforâta	1343	10	65	Tatarai	453	75	102	Mircea Voda	112	20
29	Morteni	1315	05	66	Finta	451	—	103	Văcărești de R.	99	—
30	Valea Lunga	1290	30	67	Sacueni	446	60	104	Boțești	82	50
31	Bella	1218	80	68	Bucșani	445	50	105	Matasaru	46	20
32	Brănești	1216	05	69	Găiseni	437	25	106	Habeni	39	60
33	Comișani	1205	60	70	Dragomirești	409	20	107	Ghinești	36	30
34	Titu	1128	05	71	Gheboia	402	60	108	Produlești	19	80
35	Cornățel	993	30	72	Ghergani	387	75	109	Conțești	16	50
36	Vârfuri	980	10	73	Băldana	379	50				
37	Glâmbocata	963	60	74	Colibași	379	50				

B) PROIECTE INTOCMITE

Poduri

a) Construcțiuni din nou.

1) Proiect pentru construcțiunea unui pod de lemn între comunele Voinești și Căndești peste râul Dâmbovița. 2) Idem pentru construcțiunea podului peste râul Argeș, la Cascioare. 3) Idem, idem pe soseaua vecinală Hula Ungureni—Manești. 4) Idem, idem peste apa Cărcinovu, punctul «Goranești», soseaua vecinală Priboiu—Bogați klm. 0 $\frac{1}{2}$:420. 5) Idem, idem pe soseaua vecinală Gara Titu—Odobesti—podul Argeș—Crov, peste apa Rastoaca. 6) Idem, idem a unui pod în comuna Branesti. 7) Idem a unei punți de picior peste apa Potopul, soseaua vecinală Telești—Bogați, în comuna Ludești.

Podete.

1) Proiect pentru construcțiunea unui podet pe soseaua vecinală Colan—Vacaresti—Persinari—Produlești, peste apa Nucetelul klm. 18 $\frac{1}{2}$:285.

2) Idem, idem a podetului de pe soseaua vecinală Târgoviște — Branesti—Pucioasa klm. 4 $\frac{1}{2}$:900.

b) Reconstrucțiuni de poduri, podete și punți.

1) Proiect pentru reconstrucțiunea podetului peste apa Kilianea, soseaua vecinală Bileiurești—Frasin—Postârnae. 2) Idem, idem a podetului de lemn de pe soseaua vecinală Pucioasa—Vârfuri—Valea Lunga klm. 3 $\frac{1}{2}$:500 peste apa Balareasca. 3) Idem idem a podetului peste Valecana Văjiitoarea, soseaua județeană Târgoviște—Butimanu klm. 21 $\frac{1}{2}$:630. 4) Idem, idem a podetului de pe soseaua vecinală Pucioasa—Vulcana—Pietrari, punctul «Mihaiu Mihaiu». 5) Idem, idem a podului de pe soseaua județeană Târgoviște—Butimanu—București, klm. 35 $\frac{1}{2}$:430 peste apa Izvor. 6) Idem, idem a podului de peste râul Dâmbovița, soseaua vecinală Ghergani—Lungaleț klm. 4 $\frac{1}{2}$:338. 7) Idem, idem, idem peste apa Strimbu, soseaua vecinală Pucioasa—Vârfuri—Valea Lunga—Colibași klm. 11 $\frac{1}{2}$:950. 8) Idem, idem a unei punți din nou peste apa Glâmbocu, soseaua vecinală Bogați—Telești comuna Bogați.

c) Reparațiuni de poduri și podete.

Poduri.

1) Proiect pentru reparațiunea podului

«Bragadiru» soseaua comunală Poieni—Calea Națională klm. 2 $\frac{1}{2}$:210 peste râul Dâmbovița, din comuna Poenile.

2) Idem, a podului după soseaua vecinală Slobozia-Moara—Brezoale kl. 0 $\frac{1}{2}$:710 peste apa Dâmbovița din comuna Brezoale.

3) Idem, idem de pe soseaua vecinală Târgoviște—Nisipuri—Gura Ocnitei—Ocnita peste apa Stănicul, klm. 7 $\frac{1}{2}$:460.

4) Idem, idem de pe soseaua comunală Crăciunești—Capșuna din comuna Cobia.

5) Idem, idem de pe soseaua vecinală Pucioasa—Vârfuri—Valea Lunga—Colibași.

6) Idem, idem de pe soseaua Băldana—Brezoale klm. 0 $\frac{1}{2}$:150 peste apa Ilfovul.

7) Idem, idem de pe soseaua Crov—Potlogi—Găiseni—Vlașca klm. 4 $\frac{1}{2}$:426.

8) Idem, idem de pe soseaua vecinală Românești—Cărpeneș, peste apa Rastoaca klm. 0 $\frac{1}{2}$:800 din comuna Românești.

9) Idem, idem a podului de pe soseaua vecinală Petrești—Căada Izvorului—Uliești.

10) Idem, idem, idem Târgoviște—Gura Sutei—Produlești klm. 30 $\frac{1}{2}$:936.

11) Idem, idem, idem Târgoviște—Gura Sutei—Produlești klm. 28 $\frac{1}{2}$:200.

12) Idem, idem de pe soseaua vecinală Costești de Jos—Călugăreni—Slobozia klm. 5—660 peste apa Colintina.

13) Idem, idem de pe soseaua comunală Poieni—Brezoae, peste râul Dâmbovița, numit podul Barboși.

14) Idem, idem de pe soseaua vecinală Ghergani—Bileiurești klm. 5 $\frac{1}{2}$:270, peste apa Colintina, în marginea satului Colac.

Podete.

1) Proiect pentru reparațiunea podetului de pe soseaua comunală Podul Mihai Bravu—Monastirea Viforăta klm. 0.630

2) Idem a podetului de pe soseaua comunală Podul Mihai Bravu—Monastirea Viforăta klm. 0 $\frac{1}{2}$:100.

3) Idem, idem de pe soseaua vecinală Grajduri—Viforăta—Aninoasa klm. 1 $\frac{1}{2}$:180.

4) Idem, idem a 2 podete pe soseaua vecinală Gara Titu—Branitea—Podul Petriche klm. 4 $\frac{1}{2}$:300 și 4 $\frac{1}{2}$:800.

5) Idem, idem a unui podet pe soseaua județeană Târgoviște — Găești — Giurgiu klm. 42 $\frac{1}{2}$:874.

6) Idem, idem a trei podete pe soseaua vecinală Branitea—Dâmbovicioara kilometru 2 $\frac{1}{2}$:500, 3 $\frac{1}{2}$:320 și 3 $\frac{1}{2}$:870.

7) Proiect pentru înlocuirea a patru podete de lemn cu patru podete tubulare de beton, pe soseaua vecinală Gara Titu—Pos-

târnac klm. 8 $\frac{1}{2}$ 020, 8 $\frac{1}{2}$ 930, 10 $\frac{1}{2}$ 730 și 11 $\frac{1}{2}$ 130.

d) Aprovizionare de materiale pentru reparațiunea podurilor și podetelor.

1) Proiect pentru aprovizionare de materiale necesare întreținerii podului după râul Dâmbovița, soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung la cantonul Gemenea.

2) Idem, idem podini pentru întreținerea podului după râul Dâmbovița, soseaua județeană Târgoviște-Găești-Giurgiu kl. 6 $\frac{1}{2}$ 800.

3) Idem, idem pentru construcțiunea unui pod și a unei punți în com. Moșteni.

4) Idem, idem stâlpi de stejar pe soseaua vecinală Uliești—Croitor la podul Neajlov, klm. 0 $\frac{1}{2}$ 813, 0 $\frac{1}{2}$ 873, 0 $\frac{1}{2}$ 895 și 1 $\frac{1}{2}$ 100.

5) Idem, idem piloți pentru construcțiunea de aparatori la soseaua comunala Ionești—Rătești, punctul «Ionești» contra râului Argeș.

6) Idem, idem lemnarie pentru podul Cărcinov din comuna Priboeni, județul Muscel.

7) Idem, pentru aprovizionare de podini și fierarie pentru reparațiunea podului Lunguleț, soseaua vecinală Ghergani—Lunguleț, klm. 4 $\frac{1}{2}$ 512 peste râul Dâmbovița.

8) Idem, idem pentru reconstrucțiunea podetului de peste Iazul Morilor din comuna Pucioasa.

9) Idem, idem pentru facerea parapetului de sprijinire al soselei Gara Laculețe—Laculețe—Glodeni punctul «Via Georgescu».

10) Idem, idem pentru construcțiunea punții de peste apa Potopul din comuna Hulubești, soseaua comunala Ghimiești—Hulubești—Strâmbu.

11) Idem, idem lemnarie pentru terminarea podului dela Siliștea din comuna Vulcană Pandeli.

12) Idem, idem pentru construcțiunea podului de pe soseaua vecinală Căndești—Boțești—Dobrești klm. 15 $\frac{1}{2}$ 680 peste apa Cărcinovu.

13) Idem, idem pentru reparațiunea podului de peste apa Puturosu klm. 18—151, soseaua vecinală Dragomirești—Butoiu.

14) Idem, idem pentru reparațiunea tablierului podului după soseaua vecinală Pucioasa—Vulcană—Pietrari, peste valceaua Cheia klm. 0 $\frac{1}{2}$ 685 din comuna Pietrari.

15) Idem, idem pentru reparațiunea podului după soseaua vecinală Pucioasa—Vulcană—Pietrari, peste apa Valea Morii klm. 19 $\frac{1}{2}$ 950 din comuna Pietrari.

16) Idem, idem pentru reparațiunea podului peste apa Slanicu, soseaua vecinală Doicești—Glodeni.

17) Idem, idem pentru reparațiunea po-

dului după soseaua vecinală Pucioasa—Vulcană—Pietrari, peste apa Valea Glodului klm. 17 $\frac{1}{2}$ 220.

18) Idem, idem pentru reparațiunea podului după soseaua vecinală Pucioasa—Vulcană—Pietrari peste apa Opritura klm. 0 $\frac{1}{2}$ 407 din comuna Pietrari.

19) Idem, idem pentru reparatul tablierului podului peste apa Vulcană, soseaua vecinală Târgoviște—Șotânga—Branesti.

20) Idem, idem pentru reparațiunea podului după soseaua comunala Barbuleț—Râul Alb de pe Valceaua Dosului, klm. 2—3 și pentru reparatul podului de pe soseaua comunala Colan—Udrești—Ilmi peste apa Ilfovul.

e) Canalizări.

1) Proiect pentru canalizarea apei Cobia.

2) Idem, idem apei Răstoaca, din urba Găești.

3) Idem, idem apei Potopul.

f) Diguri.

1) Proiect pentru facere de diguri în satul Nucet, comuna Cazaci.

g) Rigole.

Proiect pentru facere de rigole în comuna Pucioasa.

h) Aprovizionari de pietriș.

1) Proiect pentru aprovizionarea pietrișului pe soseaua județeană Târgoviște—C. Lung klm. 0—6.

2) Idem, idem pe soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu klm. 0 $\frac{1}{2}$ 400—4 $\frac{1}{2}$ 000.

3) Idem, idem, idem Târgoviște—Ploești klm. 2 $\frac{1}{2}$ 000—2 $\frac{1}{2}$ 300.

4) Idem, idem, idem Târgoviște—Butimanu klm. 40—44.

5) Idem, idem, idem Târgoviște—Găești—Giurgiu klm. 25—27 $\frac{1}{2}$ 600 și 28—32.

6) Idem, idem, idem Târgoviște—Câmpulung klm. 4—6.

7) Idem, idem, idem Târgoviște—Găești—Giurgiu klm. 27—27 $\frac{1}{2}$ 783 și 28—089—29 $\frac{1}{2}$ 400.

8) Idem, idem, idem Târgoviște—Găești—Giurgiu klm. 0 $\frac{1}{2}$ 400—4 $\frac{1}{2}$ 000.

9) Idem, idem, idem Ambrășamentul Monastirea Dealului klm. 2 $\frac{1}{2}$ 500—5.

10) Idem, idem, idem Târgoviște—Butimanu klm. 1 $\frac{1}{2}$ 300—3 $\frac{1}{2}$ 000.

11) Idem, idem, idem Târgoviște—Ploe-

ti klm. 0 $\frac{1}{2}$ 000—2 $\frac{1}{2}$ 500 și dela klm. 16—18.

12) Idem, idem, idem Târgoviște—Butimanu klm. 43—44 $\frac{1}{2}$ 400

13) Idem, idem pe soseaua vecinala Dragomirești—Coadă Butoiului—Halta Patroaia «Padurea Marghioala» «Cosma» și «Piscul Oveza» klm. 15—24.

14) Idem, idem, idem Pucioasa—Vârfuri—Valea Lungă—Colibași klm. 4 $\frac{1}{2}$ 200—6 $\frac{1}{2}$ 000.

15) Idem, idem, idem Gara Ghergani—Bilciurești klm. 9—12 și 13.

16) Idem, idem, idem Gara Titu—Salcuța—Odobești klm. 3—6.

17) Idem, idem, idem Gara Titu—Salcuța—Odobești—Crov—Podul Argeș klm. 2 $\frac{1}{2}$ 600—6 $\frac{1}{2}$ 000.

18) Idem, idem, idem Pucioasa—Vulcana—Pietrari klm. 8 $\frac{1}{2}$ 105—8 $\frac{1}{2}$ 069.

19) Idem, idem, idem, idem kilometru 7 $\frac{1}{2}$ 805—8 $\frac{1}{2}$ 465,

20) Idem, idem pe soseaua Valea Sasului din comuna Viforăta.

21) Idem, idem pe soselele din comuna Racari.

Lucrări extratehnice

Proiecte pentru școli.

Construcțiuni din nou.

1) Proiect pentru construcțiunea unui local de școală cu una sală de clasă, locuința pentru diriginte, latrină, mobilier și împrejurire în comuna Costești, satul Puțul cu Salcia

2) Idem, idem, idem în com. Frasin, satul Baltița.

3) Idem, idem, idem, în comuna Sălcuța, satul Boteni.

4) Idem, idem, idem în comuna Vulcana Pandeli, satul Gura Vulcaniei.

5) Idem, idem, idem în comuna Vârfuri, satul Strâmbu.

6) Idem, idem, idem în comuna Văcărești, satul Bunget.

7) Idem, idem, idem în comuna Crânguri, satul Crângurile de sus.

8) Idem pentru construcțiunea unui local de școală cu 2 săli de clasă, locuința pentru diriginte, latrină, mobilier și împrejurire în comuna Mircea Vodă.

9) Idem, idem, idem în comuna Butoiu, satul Butoiu.

10) Idem, idem, idem în comuna Bella.

11) Idem, idem, idem în com. Băldana.

12) Idem, idem, idem în comuna Cornișani, satul Lazuri.

13) Idem, idem, idem în comuna Dragodana, satul Cuparu.

14) Idem, idem, idem în comuna Ghergani, între satele Colac și Săbiești.

15) Idem, idem, idem în com. Gura Foi.

16) Idem, idem, idem în com. Gemenea, satul Bratulești.

17) Idem, idem, idem în comuna Găisenii.

18) Idem, idem, idem în com. Ionești.

19) Idem, idem, idem în com. Ludești.

20) Idem, idem, idem în com. Lucieni.

21) Idem, idem, idem în comuna Picior de Munte.

22) Idem, idem, idem în comuna Pucioasa, satul Diaconesti.

23) Idem, idem, idem în com. Raciu.

24) Idem, idem, idem în comuna Runcu, satul Piatra Epilor.

25) Idem, idem, idem în comuna Sălcuța.

26) Idem, idem, idem în comuna Tâța, satul Buciumeni.

27) Idem, idem, idem în com. Uliești, satul Croitori.

28) Idem, idem, idem în comuna Vulcana Bai, satul Vulcana de Sus.

29) Idem, idem, idem în comuna Vizurești, satul Ghimpați.

30) Idem pentru construcțiunea unui local de școală cu trei săli de clasă, locuința pentru diriginte, latrină, mobilier și împrejurire din comuna Scheiu.

31) Idem, idem, idem în comuna Glâmbocata.

32) Idem, idem, idem în comuna Văcărești.

33) Idem, idem, idem în comuna Văcărești de Rastoaca.

34) Idem pentru construcțiunea unui local de școală cu patru săli de clasă în comuna Crovu.

35) Idem, idem, idem în com. Morteni.

36) Idem, idem, idem în comuna Potlogi.

37) Idem, idem, idem în satul Mahalaua.

38) Proiect pentru complectarea lucrărilor la localul de școală din comuna Costești, satul Bucuroaia.

39) Idem, idem, idem la școala din com. Hulubești, satul Găinești.

40) Idem, idem, idem la școala din com. Vaile Unite, satul Băsești.

41) Idem, idem, idem la școala din com. Râzvad, satul Râzvad.

42) Idem, idem, idem la școala din com. Moțaeni, satul Fieni.

43) Idem, idem, idem la școala din com. Vârfurile.

44) Idem pentru construirea unei latrine cu trei desparțitari la școala din comuna Șotânga.

45) Idem pentru construcțiunea scării la școala din comuna Bogați.

46) Idem pentru învelitul cu tablă a lătrinei școlii din comuna Racari.

Proiecte pentru primării
Construcțiuni din nou.

47) Proiect pentru construcțiunea unui local de primărie în comuna Bolovani.

48) Idem, idem, idem în com. Brănești.

49) Idem, idem, idem în comuna Gura Șuței.

50) Idem, idem, idem în com. Poenile.

51) Idem, idem, idem în com. Barbuleț.

52) Idem pentru construcțiunea unei marchize la primăria din comuna Anișoasa.

53) Idem pentru învelitul cu tablă a localului de primărie din comuna Cupele.

54) Idem, idem, idem din com. Bogăți.

Proiecte pentru reparațiuni.

Școli.

55) Proiect pentru reparațiunea localului de școală din comuna Colan, satul Ulmi.

56) Idem, idem, idem din comuna Anișoasa.

57) Idem, idem, idem din comuna Slobozia Moara.

58) Idem, idem, idem din comuna Ludești, satul Telești.

59) Idem, idem, idem din com. Pietrari.

60) Idem, idem, idem din com. Tatarai.

61) Idem, idem, idem din comuna Bucșani.

62) Idem, idem, idem din comuna Viforâta.

63) Idem, idem, idem din comuna Valea Lungă.

64) Idem, idem, idem din comuna Razvadu, satul Razvadu de jos.

65) Idem pentru reparațiunea localului de diriginte al școlii din com. Ghergani.

Primării.

66) Proiect pentru reparațiunea primăriei din comuna Colan.

67) Idem, idem, idem din comuna Ghi-nești.

68) Idem, idem, idem din comuna Voinești.

Biserici.

69) Proiect pentru reparațiunea bisericii din comuna Brezoale.

70) Idem, idem, idem din comuna Colan, satul Ulmi.

71) Idem, idem, idem din com. Bezdeadu.

72) Idem, idem, idem din comuna Cornațel.

73) Idem, idem, idem din comuna Pucioasa, satul Diaconști.

Proiecte pentru împrejuriri.

74) Proiect pentru împrejurirea localului de școală din comuna Hulubești, satul Strâmba.

75) Idem, idem, idem din com. Colanu, satul Ulmi.

76) Idem, idem, idem din comuna Doicești.

77) Idem, idem, idem din com. Moroeni.

78) Idem, idem la școala de fete din comuna Baleni.

79) Idem, idem la localul de primărie din comuna Comișani.

80) Idem, idem, idem din comuna Gemenea.

81) Idem, idem, idem din com. Lunguleț.

82) Idem, idem cu sârmă la primăria comunei Pucioasa.

83) Idem, idem cu uluca la terenul cedat de C. Fussea.

84) Idem, idem la cimitirul din comuna Șotânga.

Proiecte pentru mobilier.

85) Proiect pentru înființare de mobilier la localul de școală din comuna Cazaci, satul Nucet.

86) Idem, idem, idem din comuna Ludești, satul Telești.

87) Idem, idem, idem din satele Dragăești-Ungureni și Dragăești-Pământeni.

88) Idem, idem, idem din com. Tâța.

89) Idem, idem la localul de școală de fete din comuna Baleni.

90) Idem, idem la localul de primărie din comuna Slobozia Moara.

Proiecte diferite.

91) Proiect pentru construcțiunea unui grajd la Administrația plășei Bogăți.

92) Idem, idem a unui bordei la Administrația plășei Pucioasa.

93) Idem pentru reparațiunea judecătoriei și Administrației plășei din Voinești.

94) Idem, idem, idem a infirmeriei și dispensariului din Jugureni.

95) Idem pentru construcțiunea a două

puțuri cu tuburi de beton pentru apă, în comuna Bacari.

96) Idem pentru reparațiunea localului jandarmeriei din Târgoviște.

97) Idem pentru reparațiunea localului de judecatorie din comuna Ghergani

98) Idem pentru reparațiunea localului Prefecturii.

99) Idem pentru construcțiunea a doua sobe de zid la Administrația plășei Bogați.

100) Idem pentru reparațiunea puțului din comuna Gemenea.

101) Idem pentru reparațiunea infirmeriei medicului din Jugureni.

102) Idem pentru reparațiunea pavilionului din comuna Vulcana Bai.

103) Idem pentru reparațiunea localului postului de jandarmi din com. Dragodana.

104) Idem pentru construcțiunea unei magazii la judecătoria din comuna Titu.

105) Idem pentru reparațiunea localului «Sala de Arme» din Târgoviște.

C) Lucrări executate din fondul drumurilor județului.

Poduri, podețe, aprovizionări de materiale.

1) Construcțiunea în regie a unui podeț și o punte de picior peste râul Ialomîța, punctul Gara Fieni, comuna Moțaeni.

2) Idem a unui podeț de lemn pe soseaua vecinală Colan—Vacarești—Perșinari—Gura Șuței—Produlești peste apa Nucetului klm. 18 $\frac{1}{2}$ 285.

3) Reconstrucțiunea în regie a podețului de lemn peste valceana Văjiitoarea No. 2 de pe soseaua județeană Târgoviște—Butimani klm. 21 $\frac{1}{2}$ 630.

4) Idem, idem a podului peste apa Kilianca, soseaua comunala Bileiurești—Frasin.

5) Reparațiunea în regie a podețelor de pe soseaua vecinală Gara Titu—Branîștea—Podul Petrache—Postârnae klm. 4 $\frac{1}{2}$ 330 și 4 $\frac{1}{2}$ 800.

6) Idem a podețului de pe soseaua comunala Podul Mihael Bravul—Monastirea Viforâta klm. 0 $\frac{1}{2}$ 630 punctul «Vărluga».

7) Idem a podului de peste apa Ilfov, soseaua Băldana—Brezoale klm. 6 $\frac{1}{2}$ 150.

8) Idem a podului peste apa Colintina, soseaua vecinală Conțeștii de jos—Heleşteu—Calugăreni—Slobozia klm. 5 $\frac{1}{2}$ 660.

9) Aprovizionare în regie de poduri pentru întreținerea podului după soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu peste riul Dâmbovița klm. 6 $\frac{1}{2}$ 800.

10) Aprovizionare de materiale în regie, pentru întreținerea podului după râul Dâmbovița, soseaua județeană Târgoviște—C.-Lung, cantonul Gemenea.

11) Idem, idem a piloților pentru construcțiunea aparătorilor pe soseaua comunala Ionești—Ratești punctul «Ionești» contra râului Argeș.

12) Idem, idem a podinelor și fierării în piroane, necesare reparațiunii podului după râul Dâmbovița, soseaua vecinală Gher-

gani—Lunguleț klm. 4 $\frac{1}{2}$ 512.

13) Idem, idem a lemnăriei pentru construcțiunea parapetului de sprijinirea soselei Gara Laculețe—Laculețe—Glodeni, punctul «Via Georgescu».

14) Reparațiunea podețului de pe soseaua comunala Podul Mihai Bravul—Monastirea Viforâta klm. 0 $\frac{1}{2}$ 100.

În curs de executare.

1) Construcțiunea podului peste râul Ialomîța, punctul «Nisipuri».

2) Idem, idem, idem punctul «Mahalaua» soseaua vecinală Târgoviște—Răzvad.

3) Reconstrucțiunea unui podeț pe soseaua vecinală Vulcana—Pietrari, punctul «Mihai Mihai».

4) Idem a podului de pe soseaua vecinală Petrești—Coadă Izvorului—Uliești.

5) Idem, idem soseaua vecinală Târgoviște—Gura Șuței—Produlești, klm. 30 $\frac{1}{2}$ 936.

6) Reconstrucțiunea podului peste râul Dâmbovița, soseaua vecinală Ghergani—Lunguleț, klm. 4 $\frac{1}{2}$ 338.

7) Reparațiunea podului, soseaua vecinală Târgoviște—Gura Șuței—Produlești kilometrul 28 $\frac{1}{2}$ 200.

8) Idem podețelor soseaua vecinală Branîștea—Dâmbovicioara klm. 2 $\frac{1}{2}$ 500, 3 $\frac{1}{2}$ 020 și 3 $\frac{1}{2}$ 870.

Aprovizionări de pietriș executate din fondul drumurilor județului.

1) Aprovizionarea în regie a pietrișului de pe soseaua județeană Târgoviște—Găești Giurgiu, klm. 25—27 și 29 $\frac{1}{2}$ 400—32 $\frac{1}{2}$ 000.

2) Idem, idem, idem klm. 27 $\frac{1}{2}$ 000—27 $\frac{1}{2}$ 783 și 28 $\frac{1}{2}$ 089—29 $\frac{1}{2}$ 400.

Idem, idem, idem klm. $0\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ 000.

4) Idem, idem Târgoviște—Butimanu klm. $1\frac{1}{2}$ 300— $3\frac{1}{2}$ 000.

5) Idem vecinala Gara Titu—Salcuța—Odobești—Crov podul Argeș—Ionești, klm. $2\frac{1}{2}$ 600— $6\frac{1}{2}$ 000.

6) Idem, idem Racari—Siohozia Moara, klm. 0— $1\frac{1}{2}$ 280 și comunala Boanca klm. 0— $0\frac{1}{2}$ 680.

7) Idem pe soseaua comunala Valea Sasului din comuna Viforâta.

In curs de executare.

1) Aprovizionare de pietriș pe șoseaua județeană T-viște—Ploești klm. 2— $\frac{1}{2}$ 2 $\frac{1}{2}$ 300.

2) Idem, idem, idem Ambrășamentul Mo-

nastirei Dealului klm. $2\frac{1}{2}$ 500— $5\frac{1}{2}$ 000.

3) Idem, idem județeană Târgoviște—Butimanu klm. 43— $44\frac{1}{2}$ 400

4) Idem, idem, idem Târgoviște—Câmpulung, klm. 4—6.

5) Idem pe vecinala Pucioasa—Vârfuri—Valea Lunga—Colibași, klm. $4\frac{1}{2}$ 200—6.

6) Idem, idem Gara Ghergani—Bileiu-rești, klm. 12—13 și în catunul Sabiești, klm. 9.

7) Idem pe vecinala Gara Titu—Odobești—Crov klm. 3—6.

8) Idem pe vecinala Vișoara—Dragomi-rești—Coala Butoinului—Halta Patroaia, în punctele «Marghioala», «Cosma» și «Piscul Oveza» între kilometrii 15—22.

C A I L E N A Ţ I O N A L E

Proiecte întocmite pentru construcțiuni, reconstrucțiuni și reparațiuni de poduri și podete.

1) Proiect pentru construcțiunea podului de peste apa Rastoaca, calea națională No. 1 București—Pitești, în ținutul comunei Gaești.

2) Idem pentru construcțiunea a doua podete tubulare la intersecția căii naționale București—Pitești—Vârciorova cu soseaua Lunguleț—Poienile klm. 42—43.

3) Idem, idem a unui lub Monier pe calea-națională București—Pitești klm. 36—37, în locul podetului de lemn.

4) Idem, idem a trei podete pe calea-națională Fundata—Sinaia, klm. 87—88; 88—89 și 93—94.

5) Idem pentru reparațiunea podurilor după soseaua națională—București—Pitești klm. $33\frac{1}{2}$ 850 peste apa Ilfoiul și klm. $41\frac{1}{2}$ 900 peste apa Dâmbovița.

6) Idem, idem după soseaua națională Fundata—Sinaia klm. $100\frac{1}{2}$ 542, $105\frac{1}{2}$ 200 și $111\frac{1}{2}$ 500.

7) Idem, idem după calea națională București—Pitești klm. 56—57 de pe apa Șuța.

8) Idem, idem după calea națională București—Pitești klm. 67—68 de peste apa Tinoasa.

9) Idem pentru reparațiunea soselei și a podurilor de pe porțiunea Moreni—Izvor, calea națională București—Târgoviște—Sinaia.

10) Idem pentru curățirea soselei naționale Fundata—Sinaia klm. 131—134 de pamântul alunecat din cauza ploilor.

Proiecte întocmite pentru aprovizionări de pietriș.

1) Proiect pentru aprovizionare de pietriș pe calea națională No. 9, Fundata—Târgoviște—Sinaia klm. $119\frac{1}{2}$ 000— $137\frac{1}{2}$ 960.

2) Idem, idem pietriș suplimentar pe Fundata—Sinaia klm. 32— $99\frac{1}{2}$ 380.

3) Idem, idem pe Fundata—Sinaia klm. 100—119.

4) Idem, idem pe București—Pitești klm. 32— $89\frac{1}{2}$ 000.

5) Idem aprovizionarea de pietriș pe București—Pitești klm. 32—89.

6) Idem, idem pe Fundata—Sinaia klm. 32— $99\frac{1}{2}$ 380.

7) Idem, idem pe Fundata—Sinaia, klm. $100\frac{1}{2}$ 000— $110\frac{1}{2}$ 000.

8) Idem, idem, idem kl. 38—99.

Lucrări executate pe Căile Naționale.

Construcțiunea în regie a două podete tubulare de beton la intersecția căii naționale București—Pitești—Vârciorova cu soseaua Lunguleț—Poienile.

2) Reparațiunea în regie a podurilor de pe calea națională No. 9 Fundata—Târgoviște—Sinaia klm. $100\frac{1}{2}$ 542, — $105\frac{1}{2}$ 200 și $111\frac{1}{2}$ 500.

3) Reparațiunea în regie a podului de lemn de pe calea națională București—Pitești, peste apa Tinoasa klm. 67—68.

4) Rulicarea pamântului alunecat din cauza ploilor pe soseaua națională No. 9 Fun-

data—Târgoviște—Sinaia, între kilometrii 131 și 134.

*Aprovizionări de pietriș executate pe
Căile Naționale.*

1) Aprovizionarea pietrișului pe calea națională No. 1 București—Pitești, klm. 32—89.

2) Aprovizionarea pietrișului pe calea națională No. 9 Fundata—Târgoviște—Sinaia, klm. 32—99+380.

3) Idem, idem, idem klm. 100—119+000.

4) Idem, idem, idem klm. 119+000—137+960.

5) Aprovizionarea în regie a pietrișului pe calea națională No. 9 Fundata—Târgoviște—Sinaia, klm. 38+000—99+000.

CATEGORIA CAILOR DE COMUNICAȚIE

În Județul Dâmbovița avem două categorii de cai de comunicație:

- 1) Cai Naționale
- 2) Cai Județene

1) Cai Naționale.

a) Numirea și lungimea căilor.

În județul Dâmbovița avem două porțiuni de cai naționale și anume:

1) Porțiunea din calea națională București—Pitești—Vărciorova și care porțiune se urmează de la klm. 32 la 89, adică de la limita județului Ilfov la limita județului Muscel, în lungime de 57 klm.

2) Porțiunea din calea națională No. 9 Fundata—Târgoviște—Sinaia, cu plecare din calea națională București—Vărciorova, klm. 32 și până în apa Izvorul, klm. 138+200, în hotarul cu județul Prahova și la 3 kilometrii departe de Sinaia în lungime de 106+200 klm.

Total . . . 163+200

b) Mijloacele de întreținere a Căilor Naționale.

Cele două porțiuni de Cai naționale (ca și toate căile naționale) se întrețin de Stat, prin Ministerul Lucrarilor Publice cu aprovizionări de pietriș, construcțiuni de lucrări de artă, plantațiuni, personal;—și în fine cu tot ce le trebuie spre a fi întreținute.

1) *Pietrișul* se aprovizionează prin antreprize pe termen de câte trei ani, cu contract, după proiecte eliberate de către Serviciul Tehnic.

2) *Lucrări de artă.*—Lucrarile de artă, constau în construcțiuni de aparatori, ziduri de sprijinire, drenaje, etc.

Statul, pentru Căile Naționale, a luat măsura de a construi numai poduri permanente, de beton armat și zidărie de piatră.

3) *Plantații.*—Din partea Ministerului Lucrarilor Publice este luată o veche măsură, ca zonele Căilor Naționale să se planteze cu arbori, măsură care se urmează în continuu; complectându-se și arborii ușați, sau distruși.

c) Personal.

Căile naționale sunt puse sub îngrijirea și conducerea Serviciilor Tehnice.

Personalul de conducere se compune: dintr'un Inginer Șef;—Inginer ajutor, Conducător, picheri, șefi cantonieri și cantonieri.

Personalul de întreținere pe categorii.

1) *Pe porțiunea București—Pitești—Vărciorova: 57 klm.*

Cantonieri	27
Șefi cantonieri	1
Picheri	2
Total	30

2) *Pe Calea Națională Fundata—Târgoviște—Sinaia: 106+200 klm.*

Cantonieri	65
Șefi cantonieri	5
Picheri	1
Supraveghetor	1
Pietrar	1
Total	73

3) *Totalul personalului pe ambele
Căi Naționale.*

Inginer Șef	1
Inginer ajutor (loc vacant)	1
Conducători	1
Picheři	3
Șefi cantonieri	6
Supraveghetor	1
Pietrar	1
Cantonieri	92
Total	106

*Rolul ce are de îndeplinit personalul de
mai sus pe Căile Naționale.*

1) *Cantonierii*.—Cantonierii, au datorie a executa toate lucrările ce se cer pentru întreținerea soselei pe o porțiune de sosea ce i se dă sub denumirea de secție și anume: îngrijesc ca patul soselei să fie în totdeauna în stare bună, fără gropi și fără fașe de roți; aștern pe sosea pietrișul aprovizionat de către antreprenori, astupa cu pietriș gropile și fașele de roți după sosea, repară, curăță și întrețin în bună stare șanțurile soselei, dau scurgere apelor cari baltesc în șanțuri și pe patul soselei, în timp de uscăciune, curăță praful de pe sosea spre a nu se transforma în noroi în timpuri umede și în timpuri ploioase, îngrijesc de pietrișul aprovizionat până la așternere, îngrijesc de plantațiunile după zone, fac gropi pentru noi plantațiuni sau pentru lipsurile din plantațiunile făcute, scot pueți din păduri și îi plantează în gropile făcute, etc.

După cum s'a aratat mai sus, cantonierii au porțiuni de sosea determinate pe fața pământului, pe care au obligațiunea de a o întreține în cea mai bună stare.

Cantonierii nu pot lipsi din secțiune fără permisiune și când soseaua din secția unui cantonier nu este bine întreținută sau când lipsește fără permisiune, cantonierul este pedepsit cu amendă sau departare din serviciu, după gradul vinei.

Pe ambele căi naționale sunt cantoane în care locuiesc parte din cantonieri, mai cu seamă în regiunea muntoasă între comuna Moroeni și Sinaia, unde nu mai sunt sate și unde cantonierii nu ar avea unde locui.

Cantonierii au drepturi la pensie ca orice funcționar după legea pensilor.

2) *Șefii cantonieri*.—Au datoria de a supraveghea zilnic, pe cantonierii dați sub supravegherea lor, ca să-și îngrijească de sosea, să dea instrucțiuni cantonierilor ce trebuie să lucreze, să instruiască pe canto-

nierii noi și să-și deprindă cu buna întreținere a soselei din secția sa să observe zilnic cantitatea de lucru făcută de fiecare cantonier dat sub îngrijirea lui, să observe pe cantonieri să nu lipsească din lucru fără permisiune, să supravegheze așternerea pietrișului pe patul soselei de către cantonieri, să se astupe gropile și fașele de roți, să se curețe praful și noroiul după sosea, șanțurile să fie în stare bună, apa să nu baltască pe patul soselei și în șanțuri, să înscrie în carnetele cantonierilor, zilnic, lucrările executate de către cantonieri și lucrările ce urmează a se face în zilele următoare, în fine să aibă supravegherea ca soseaua să fie în cea mai bună stare de întreținere.

Parte din șefii cantonieri locuiesc în cantoane și se bucură de drepturile acordate de legea pensilor.

3) *Picheři*.—Supraveghează pe șefii cantonieri și pe cantonieri a-și face cu exactitate datoria, raportând săptămânal șefului serviciului, ce lucrări au făcut în cursul săptămânii fiecare cantonier și orice neregularitate din partea personalului, au obligațiunea de a observa aprovizionarea pietrișului de către antreprenori, de a conduce împreună cu șefii cantonieri, așternerea pietrișului pe sosea, astuparea gropilor și fașelor, supraveghează și conduc orice lucrare de artă din secția sa, ca construcțiuni și reparațiuni de poduri și podețe, aparatori, etc. și a supraveghea ca zonele soselelor să nu fie cotropite de vecinii riverani.

4) *Conducătorul*.—Supraveghează personalul de picheři, șefi cantonieri și cantonieri, îngrijeste de buna stare a cantoanelor, de plantațiile după zone și de pastrarea zonelor și împreună cu picheři și șefii cantonieri, dresază acte de darea în judecată a delincvenților, cari cotropesc zonele soselelor, distrug plantații sau produc stricacțiuni lucrărilor de artă. Însoțesc pe inginerul șef sau pe ajutor în recepțiuni de pietriș sau lucrări de artă, supraveghează și conduc orice lucrare de artă ce s'ar executa pe căile naționale, ajută la dresare de proiecte, etc., etc.

5) *Inginerul ajutor sau subșeful*.—Dresază proiecte de construcțiuni de poduri, podețe, cantoane și orice lucrări de artă ce se cer pe căile naționale, ca împrejuriri și puțuri la cantoane, ziduri de sprijiniri pentru terenuri alunecoase, pavagii de rigole, și trotinare, canalizari, cascade, drenaje, șanțuri de scurgere, lucrări de terasamente, întocmește proiecte pentru aprovizionari de pietriș, însoțește pe inginerul șef la diferite

recepțiuni, de lucrări de artă, aprovizionări de pietriș, dressează procesele verbale și situațiunile lucrărilor executate și recepționate, face plățile personalului în lipsa inginerului șef, înlocuște pe inginerul șef la diferite lucrări, conduceri și supravegheri.

Afara de caile naționale, sub șeful are aceleași îndatoriri și la cele trei categorii de sosele ce aparțin județului.

6) *Inginerul șef.*—Supraveghează și conduce în general toate lucrările după caile naționale (precum și în întreg județul), inspectează personalul și caile naționale cel puțin odată pe luna, face plățile personalului, picleri, șefi cantonieri și cantonieri, țierăria în secția sa, întocmește proiecte împreună cu ajutorul și conductorul, pentru toate lucrările ce se cer de făcut pe caile naționale, observă lucrările ce se execută pe cale de antrepriza, și conduce pe cele apro-

bate de a se face în regie, face recepțiunile provizorii și definitive ale lucrărilor de artă și pietrișului aprovizionat, dressează situațiuni de plăți, aplică pedepse asupra personalului care își neglijează datoria, înlocuște în serviciu pe cei demisionați sau departați pentru neregularități sau neglijențe, conduce întreaga corespondență cu Ministerul Lucrărilor Publice, cu Inspectoratul, cu Directoratele și cu orice autoritate care se leagă cu Serviciul Tehnic și cu caile naționale, acordă permisiuni personalului inferior, etc., etc.

Inginerul șef, afara de îngrijirea căilor naționale, are sub îngrijirea sa, conducerea întregii rețele de cai de comunicațiune din județ, precum și proiectarea și conducerea tuturor lucrărilor tehnice din întreg județul.

B) CAI JUDEȚENE

Drumurile de comunicațiune (soselele) construite și întreținute cu resursele județului, se împart în trei categorii și anume:

- 1) Sosele județene.
- 2) Sosele vecinale.
- 3) Sosele și strazi comunale.

a) Sosele județene.

Sosele județene în județul Dâmbovița avem patru și două ambrășamente.

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

2) Idem, idem Târgoviște—Gaești—Giurgiu în lungime de 50 $\frac{1}{2}$ 100.

3) Idem, idem Târgoviște—Butimani—București cu ambrășamentul Bujoreanca—Ocluiul Boului în lungime de 52 $\frac{1}{2}$ 750 klm.

4) Idem, idem Târgoviște—Ploești cu ambrășamentul Monastirea Dealului în lungime de 20 $\frac{1}{2}$ 650 klm.

Total 159 $\frac{1}{2}$ 100 klm.

b) Sosele vecinale.

Sosele vecinale în județul Dâmbovița sunt numeroase și un tablou complet al tuturor soselelor vecinale, ar ocupa un spațiu mare; dar însă numai câteva din cele mai principale și anume:

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

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

3) Idem Gara Pucioasa—Varfuri—Valea Lunga—Prahova.

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

5) Idem Pietroșița—Runcu—Râul Alb—Pietrari—Izvoarele în soseaua județeană Târgoviște—Câmpu Lung.

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

7) Idem Ludești—Telești—Bogați.

8) Idem Dragomirești—Butoiu—Hulubești.

9) Idem Târgoviște—Colan—Vacarești—Perșinari—Produlești—Costești Deal.

10) Idem Olari—Manești—Tătărani—Cândești—Podul Gemenea.

11) Idem Gara Titu—Braniește—Bolovani—Cornățel—Dobra—Gheboiaia—Frasin—Finta—Iostârnac—Prahova.

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

13) Idem Gara Titu—Salcuța—Odobești—Crov—Podul Crov—Vlașca.

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

15) Idem Crovu—Potlogi—Gaiseni—Bolinținu de Vlașca.

16) Idem Gara Nucet—Cazaci—Racovița—Habeni—Zuceșani—Adâncea.

17) Idem Podul Lucieni—Lucieni—Mislea—Cobra—Gaești.

18) Idem Podul Argeș—Ionești—Potlogeni—Deai—Patroaia Deal—Rătești—Pitești

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

20) Idem Perșinari—Sperieni—Burduca în calea națională spre Gaești.

21) Idem Buceșani—Ratoaia—Marcești—Gheboiaia, etc.

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

c) Sosele comunale și străzi comunale

Soselele și străzile comunale în număr de 700, au o lungime totală de 1.290 $\frac{1}{2}$ -200.

REZUMAT

1) Sosele județene în lungime totală de 159 $\frac{1}{2}$ -100 klm.

2) Sosele vecinale în lungime totală de 631 $\frac{1}{2}$ -730 klm.

3) Sosele și străzi comunale în lungime totală de 1.290 $\frac{1}{2}$ -270 klm.

Lungimea totală 2081 $\frac{1}{2}$ -100 klm.

Lungimea totală a drumurilor sospelute din județul Dâmbovița, în cifră rotundă este de 2100 kilometri.

Mijloacele de întreținere a celor trei categorii de sosele

Mijloacele de întreținere a sospelor județene, vecinale și comunale sunt următoarele :

1) Zile de prestație.

2) Fonduri bănești din zecimi adiționale asupra impozitelor directe.

3) Personal de întreținere și supraveghere.

1. Mijloace de întreținere cu zile de prestații.

Zilele de prestație formează fondul principal, al construcțiilor și întreținerii celor trei categorii de sosele, județene, vecinale, comunale și străzi comunale.

Cu zile de prestație, s'a construit, se construște și se întreține întreaga rețea de sosele din județ în lungime de 2100 klm. Cu zile de prestație se fac terasamente, se aprovizionează pietriș pentru impietruirea

noilor sosele construite și pentru întreținerea: cailor construite deja, se repara paturile sospelor deteriorate, se fac și se repara șanțurile sospelor, se aprovizionează materiale pentru diferite lucrări în regie unde se prevăd aprovizionări în procente, se fac diferite reparații de poduri, podețe și orice lucrări de artă, unde mijloacele bănești nu ajung.

În 1914, au fost înscrise în rolurile de prestație, după categorii următoarele zile de prestație :

a) Zile cu palmele	112.070
» » o vita	4.465
» » două vite	68.970
» » patru vite	2.960
» » șase vite	245
	<u>Total 188.710</u>

b) Din acestea s'au executat în natură:

Zile cu palmele	92.332
Zile cu vitele	69.658
	<u>Total 161.990</u>

c) Rămase ne executate,

Zile cu palmele	19.738
Zile cu vitele	6.982
	<u>Total 26.720</u>

În zilele lucrute de sub litera b adică în cele 161.990 intra și zilele mobilizațiilor de anul trecut, cari au făcut prestația în natură înainte de mobilizare și cari au trebuit să fie scutiți în 1914, în număr de zile 18.630.

O comparație între zilele de prestație înscrise în 1913 și în 1914.

În 1913 au fost înscrise zile de prestație de ambele categorii	220.000
În 1914	<u>189.00</u>
	Deficit pe 1914 de zile 31.000

Dacă zilele de prestație în loc de a se executa în natură s'ar fi încasat în bani, după prețurile stabilite de către Consiliul General, socotind o zi cu palmele 3 lei; o zi cu o vita 4,50 lei; cu 2 vite 6 lei; cu 4 vite 8 lei și cu 6 vite 12 lei.

Totalul zilelor de prestație înscrise în anul 1914 în rolurile de prestații ca bune, ar fi:

	Zile	Valoarea în bani
Valoarea în bani a zilelor cu palmele	112.070	336.210
» » » cu 1 vită	4.465	20.092
» » » cu 2 vite	68.970	413.820
» » » cu 4 vite	2.960	23.680
» » » cu 6 vite	245	2.940
Total.		796.742

Din acest tablou se vede că valoarea zilelor de prestație transformate în bani ar valora în țifra rotundă suma de lei 800.000.

Zilele lucrate în natură transformate în bani ar valora lei 695.630

Zilele ne lucrate și rămase de achitat în bani, în cari dupe lege intră și un procent de 10⁰/₀ sunt 111.222

Se face deslușirea, că ramașitele în bani, nu se încasează nici odată complet, și de multe ori nici pe jumătate, din următoarele împrejurări:

1) Urmăririle nu se fac la timp, și dacă se trece peste trei ani un debitor ne urmărit, datoria se prescrie.

2) Intre cei rămași datori, mare parte sunt insolvabili și un prestator, care știe că este insolvabil nu face prestația în natură și nici nu poate fi urmărit.

3) Morții sau bolnavii ori invalizii, deținuții, amănații, luații în armată, etc. cari nu pot fi urmăriți.

Așa că pe suma de 111.222 lei, ce ar urma să se încaseze din ramașita, nu se poate conta, ca s'ar putea încasa de cât dela 45000 la 50000 lei.

2. Mijloace de întreținere cu fonduri bănești.

Fondurile bănești înscrise în bugetul drumurilor pe 1914 au fost:

	Lei
1) Zecimi adiționale	160.000
2) Zile de prestație achitate în bani	40.000
3) Rămășițe din zecimi și alte venituri accidentale	40.130
4) Venituri întâmplătoare	1.100
5) Venituri extraordinare	38.324
Total	279.554

Fondul de 279.554 lei, s'a repartizat prin bugetul drumurilor în modul următor:

a) Bugetul ordinar.

	Lei B.
1) Datorii contractate pentru drumuri și dif. plăți obligatorii	9.655,35
2) Serviciul administrativ al drumurilor și retribuirea personalului județean	136.460,—
3) Cheltuieli și material	20.538,—
4) Intreținerea drumurilor	43.200,—
5) Cheltuieli de percepere și restituiri	10.000,—
6) Fond pentru deschidere de credite	21.176,65
Total.	241.230,—

b) Bugetul extraordinar.

1) Construcțiuni de sosele și impietruiri	5.000,—
2) Idem poduri și podețe	33.324,—
Total.	38.324,—

3. Personal.

Pentru conducerea lucrărilor tehnice și extratehnice ale județului pe anul 1914, a funcționat următorul personal:

1) Inginer șef	1
2) Conducători	4
3) Picheri	7
4) Șefi cantonieri	22
5) Cantonieri	86
Total.	120

Acest personal se împarte în trei categorii și anume:

1) Personal superior, de proiectori, supraveghere, etc. și coprinde Inginerul șef și Conducătorii.

2) Personal inferior de conducere; piccheri și șefi cantonieri.

3) Personal interior; muncitori și cantonieri.

Atribuțiunile fiecărei categorii de personal.

a) *Inginerul șef.*—Inginerul șef, are conducerea și supravegherea întregului serviciu, atât la județ cât și la caile naționale ale Statului

Intocmește și ia măsuri pentru dresarea tuturor proiectelor ce se cer, atât pentru lucrări din nou, cât și pentru reparații, supraveghează și conduce toate lucrările tehnice ale serviciului, inspectează întreg personalul și după caile naționale și după soselele județene, distribuie sau aranjează acest personal după trebuințele serviciului, controlează toate lucrările de artă, ca poduri, podete, cantoane, ziduri de apărare și de sprijiniri, drenaje, diguri, de asemenea lucrările extratehnice, cum sunt localuri de școli, primării biserici, dispensarii, infirmerii și în fine tot ce se lucrează cu banul public și ca lucrări din nou și ca reparații, face recepțiunea lucrărilor executate, dresază procesele verbale și situațiile de plăți, de recepțiuni provizorii și pentru dări 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 primavara 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 Lucrarilor Publice spre confirmare personalul de piccheri, șefi cantonieri, aplica pedepse disciplinare personalului inferior, departează din serviciu pe cei neglijenți necorijabili, controlează rolurile de prestații, întocmește tablourile de repartiția prestații pe sosele și lucrări, controlează și verifică ștatele de prefaceri pe trimestre în cursul fiecărui an, aplica legea și regulamentul drumurilor. Ridica planuri de situație, nivelmente și sondaje pentru construcțiuni de poduri, podete și orice lucrări de artă, și pentru construcțiuni extratehnice, de școli, primării, biserici, etc.

Rezolvă neînțelegerile și reclamațiile cu privire la lucrări de prestație și lucrări de artă, conduce toată corespondența cu Ministerul Lucrarilor Publice, cu Prefectura și cu toate autoritățile cu cari Serviciul Tehnic are afaceri, etc., etc.

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

b) *Conducătorii.*—Dresează proiecte pentru diferite lucrări tehnice și extratehnice, ridica planuri de situații, fac nivelmente și

sondaje pentru lucrări de artă, fac studii pe fața pământului pentru lucrări de artă, construcții de poduri, podete, ziduri de sprijinire, drenaje, pentru construcțiuni și rectificări de sosele, întocmesc proiecte pentru construcțiuni și reparațiuni de localuri publice, întocmește tabloul de repartiția zilelor de prestații pe soselele din secția ce i s'a încredințat, observa personalul de piccheri, șefi cantonieri și cantonieri, face recepțiuni de lucrări, închid campania lucrărilor executate cu zile de prestații în secții, însoțiți de piccheri.

Lungimea rețelei de sosele, fiind de 2100 kilometri, împărțită pe patru conductori, revine de fiecare câte 525 kilometri de sosea de îngrijit, adică de peste șase ori și jumătate distanța dintre București și Târgoviște și un număr de 47177 zile de prestații, răspândite pe o suprafață foarte întinsă (a patra parte din județ).

c) *Piccherii și șefii cantonieri.*—Conduc, îngrijesc și supraveghează soselele și lucrările de artă din secția sa, iau parte în comisiunile prevăzute de art. 31 din legea drumurilor pentru formarea rolurilor de prestații și controlează spre a nu se face omiteri la înscrierea locuitorilor. Fac, în epocile de lucru cu zile de prestație, liste și chemări înscrise ale locuitorilor, le însemnează și arată pe fața pământului punctul de lucrare și lucrarea ce are de făcut, ca terasamente, șant de sosea, reparații de pat de sosea, pentru prestatorii cu palmele și unde se cara pietrișul cei cu vitele, ținându-le și cantitățile de lucrări ce are să facă, observa și conduce aceste lucrări, dând și instrucțiuni în timpul lucrării. Conduc și supraveghează de asemenea lucrările tehnice de poduri și podete, etc. Ajută d-ilor Conducători la recepția lucrărilor, la ridicarea de schițe de planuri, nivelmente, sondaje, etc. pentru lucrări de artă, întocmesc și țin liste de locuitorii eșiți în lucrul soselelor și de cantitatea executată de fiecare locuitor, notând felul lucrării executate și punctele unde fiecare locuitor a executat lucrarea, operează în rolurile de prestații lucrările făcute de fiecare locuitor, controlează listele de adaose și scazaminte dresate de autoritatea comunală pe trimestre în timpul anului, observa și controlează alinierea satelor, când se fac clădiri sau împrejurimi noi, a nu se calca zonele drumurilor, iar la câmp a nu se ara de către proprietarii riverani, dresază cu autoritatea în drept procese verbale și chiară în judecata pe delincenți.

În timpul iernii, după închiderea campaniei, întocmesc tablourile statistice de toate

lucrările pe categorii, executate în timpul campaniei, etc., etc.

Din cei 29 picheți și șefi cantonieri, 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 titularilor unor secții, în cazuri de boale, de retrageri, puneri în indisponibilitate, concedii, manevre, etc., iar unul este lăsat ca magazioner.

Un picheț sau șef cantonier, are în secție de îngrijit în țifra rotundă 80 kilometri de sosea și de la 7500 la 8000 zile de prestație.

O secție cuprinde 4, 5 și 6 comune cu satele și cătunele din care este compusă comuna, are de întreținut în medie 5 sau 6 sosele, cu lucrările de artă ce se află pe aceste sosele. În total un picheț sau șef cantonier are peste 30 sosele cu o lungime de 80 kilometri (cari desfășurate dau distanța dintre București și Târgoviște) pe care distanța picheții și șefii cantonieri sunt siliți să o parcurgă pe jos, ne având putința de a-și întreține mijloace de transport necesare.

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

În medie un cantonier are de întreținut peste 25 klm. Din această cauză, întreținerea este foarte greu de făcut; adesea când soseana, din cauza lipsei de pietriș și din cauza ploilor, este stricată, se mai da în ajutor cantonierilor câte o echipă de prestatori.

O Comparație.

O comparație sau paralela între personalul însărcinat cu conducerea Cailor naționale ale Statului pe o lungime de 163 kilometri și personalul județului însărcinat cu conducerea rețelei de sosele ale județului în lungime de 2100 kilometri.

		persoane
La Stat pentru	163 klm	106
La județ »	2100 »	121
		Klm.
a) Un conductor	la Stat are	163
	la Județ »	525

		Klm.
b) Un picheț și	la Stat are	16
șef cantonier	la Județ »	80
c) Un cantonier	la Stat are	2
	la Județ »	25

Din acest tablou, se poate vedea destul de clar, cât de împovărat și insuficient, este personalul de la județ.

REȚEAUA Drumurilor județene

Rețeaua drumurilor din județul Dâmbovița a întrecut cu mult mijloacele unei bune întrețineri.

Dela promulgarea legii drumurilor 1868; șoseluirea drumurilor s'a făcut, fără nici un plan bine chibzuit.

În ținutul fiecărei comuni, ca și în întreg județul, șoseluirea drumurilor s'a făcut după trebuințe, după împrejurări și după influențe, fără a se ține în seama dacă sunt mijloace de întreținerea drumurilor cerute a se șoselui, așa că din anul 1868 și până acum, în urma multor cereri staruitoare, s'a ajuns ca astăzi, în județul Dâmbovița, nu este nici o comună în care mijloacele de întreținere să mai poată corespunde unei bune întrețineri a drumurilor șoseluite.

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

No. com.	Comuna	Kilometrii șoseluite	Câți klm. se pot întreține cu mijloacele de care dispune comuna
1	Colanu	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	Picior de Munte	13	1
8	Gura Ociței	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 2100 klm. de drumuri șoseluite și mijloace de întreținere numai dela

260 la 300 klm. de sosea.

Dacă în județul Dâmbovița, soselele se găsesc în bună stare, faptul se datorește unei bune gospodării, adică unei îngrijiri de aproape și asupra personalului să-și facă datoria și asupra zilelor de prestație cărora li se dă cea mai mare atențiune și îngrijire, și nu se lasă să se piardă nimic din ceia ce ar folosi bunei întrețineri a soselelor.

Creșterea rețelei soselelor.

Marea înlesnire cu care se fac călătoriile pe drumurile bine sodeluite și bine întreținute, a născut o dorință generală, pentru sodeluire de drumuri naturale, în fiecare localitate, făcând să sporească și să crească rețeaua drumurilor sodeluite în întreg județul Dâmbovița.

Este mai placut și cu mult mai comod, a avea și călători pe o sosea bună de cât pe un drum natural, plin de gropi, fagașe, noroi, etc. și pe care să comunice cu înlesnire la interesele sale. Din această dorință s'a trecut la stăruință, prin toate mijloacele posibile și în cele mai multe cazuri s'a reușit; de și drumul cerut a se sodelui nu servea decât interesele personale 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 seama dacă sunt sau nu mijloace de întreținere după cum se vede în tabloul de mai sus.

Resursele de întreținerea soselelor în acest județ, constau numai în zile de prestații și foarte puține mijloace banesti; împrejurarea grea este că, pe când lungimea soselelor crește mereu, numărul zilelor de prestație rămân aceleași și ce este mai rău, ca zilele cu vitele cari sunt resursa principală de întreținerea soselelor, au rămas înnapoi și cu toate acestea se întâmpină zilnic cereri pentru noi deschideri de sosele și de și li se dovedește deslușit cu cifre exacte și cu date precise, că mijloacele lipsesc, totuși se pun stăruințe mari pentru reușita cererii.

În județul Dâmbovița, soselele principale de interes general, sunt construite de uult;—sodelurile cari se mai cer actualmente, sunt de un interes cu totul secundar sau particular, așa că—dacă rețeaua soselelor continuă să crească, se va ajunge fatalmente, să avem în tot județul, sosele rău întreținute, și să revie iarăși în drumuri naturale.

Este neapărată trebuință, ca în județul Dâmbovița, unde lungimea totală a drumu-

rilor, a atins lungimea de 2100 klm. unde mijloacele de o potrivita întreținere nu sunt de cât pentru 300 klm. orice sodeluire ceruta, să nu se mai admită, ca astfel să se poată întreține cel puțin soselele cele mai principale, aflate astăzi în ființă.

Volumul de pietriș

ce ar necesita anual pentru întreținerea soselelor.

Cele trei categorii de sosele: județene, vecinale, comunale și strazi comunale, au diferite lățimi, cuprinse între 6 și 10 metrii.

Să admitem o împietruire pe patul soselelor în medie pe o lățime de 6 metrii.

Să admitem ca așternem pe aceasta lățime un strat de pietriș numai de 0,06 m., adică grosimea stratului, cât grosimea unei pietre admise la împietruire.

Să considerăm aceasta împietruire pe un kilometru, adică pe o lungime de 1000 metrii, și o lățime de 6 metrii și cu o grosime de 0,06 m. vom avea un volum de:

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

Așa că pentru o slabă împietruire ne trebuie anual pe un kilometru de sosea 360 m. c. de pietriș, iar pentru întreaga rețea de 2100 klm. ne ar trebui:

	m. c.
2100 x 360 =	756000
sau în număr rotund	760000
În anul expirat 1914, s'a aprovizionat:	
1) Cu zile de prestație	78000
2) Cu bani	1360
Total	79360

Am aratat mai sus că ne ar trebui anual pentru întreaga rețea cel puțin

și de mijloacele de cari s'au dispus nu s'a putut aproviziona de cât

Difitit anual . . . 680640

Avem dar anual un foarte mare difitit de 680000

Acest difitit care este cu mult superior pietrișului aprovizionat, este adevărata, și marea cauza, ca soselele din acest județ, nu sunt tocmai în stare bună, fiind-ca nu pot fi în tot timpul anului bine întreținute cu toata străduința și chibzuința ce serviciul Tehnic, pune pentru a se avea sosele bune.

*Costul bănesc anual
al rețelei de șosele de 2100 kilometri.*

Am aratat mai sus ca pentru o slaba impietruire ne-ar trebui anual un volum de pietriș de

m. c.
760000

Daca acest volum de pietriș l-am putea aduce cu bani și socotind in medie un metru cub de pietriș, că l-am putea aduce numai cu lei 6.50, ne-ar costa anual:

760000 x 6.50 =

Lei
4.940000

Cu mijloacele de cariam dispus, am putut aproviziona 80000 m. c. a caror valoare, socotita tot cu 6.50 lei ar valora:

80000 x 6.50 =

520000

Diferența este de . . . 4.420000

De unde peste suma de 520000 lei de care am dispus, ne-ar mai trebui anual, pentru o slaba intretinere suma de

4.420000

Valoarea ca fond bănesc ce reprezintă rețeaua șoseluită a drumurilor din județul Dâmbovița.

In expunerile din anii trecuți către onor. Consiliu județean din acei ani, s'a arătat prin calcule deslușite că rețeaua drumurilor șoseluite din județul Dâmbovița, ar valora suma de 24 000.000 lei, așa dar județul Dâmbovița are in drumuri șoseluite până in prezent o valoare de lei de 24 000.000.

D I A G R A M A

sau reprezentatiunea grafică a mersului sau variațiunei zilelor de prestații ca creșteri sau scăderi dela anul 1890 (adică dela venirea subsemnatului in capul acestui serviciu) și până la finele anului 1914.

Diagrama No. 1

Diagrama No. 1 sau planșa I dela finele acestei expuneri reprezinta creșterea sau descreșterea numarului zilelor de prestații pe categorii de zile, inscise pe fiecare an in rolurile de prestații, incepând cu anul 1890 și până la finele expiratului an 1914, notându-se in fiecare an numarul zilelor pentru fiecare categorie și uninduse prin linii pline, punctate, etc. dela an la an, se poate vedea pe diagrama (planșe), cu o singura cautatura de ochi, mersul sau variațiunea zilelor de prestații, urmărinduse liniile ce reprezinta fiecare categorie de zile.

a) *Explicatiua diagramei.* In planșa I sunt 5 linii frante, unele pline, altele punctate; toate plecând dintr'un singur punct A de la stânga spre dreapta. Acestea sunt liniile cari insemneaza mersul debitului zilelor de prestație.

Pe linia orizontala din baza diagramei, sunt insemnați anii cu incepere dela 1890 și până la finele anului 1914.

Pe liniile diagramei din stânga ce trec prin punctul A și din dreapta ce trec prin punctul o in sus de A și o sunt insemnate creșterile ce au luat zilele de prestație, an cu an și in jos scaderile sau descreșterile.

Linia orizontala care pleacă din punctul

litera A și merge la punctul o in dreapta diagramei este axa despartitoare intre creșteri și descreșteri.

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

b) *Debitul cu palmele.* Linia plina frântă pe planșa No. 1 insemnata cu literile A. b c. d. e. e." reprezinta debitul total cu palmele, inscise in rolurile de prestații, la inceputul fiecarui an.

Daca urmărind cu privirea aceasta linie cu plecare dela A spre e', e" vedem că debitul zilelor cu palmele a crescut in continuu. In 1895 face o creștere brusca; in 1900 și 1907 se vede o scădere in debit, iar dela aceasta data o creștere foarte pronunțata in detrimentul zilelor cu vitele până in anul 1913, dela care in expiratul an 1914 din cauza mobilizării se face o descreștere brusca cu aproape 20.000 zile, din cauza că mobilizații cari achitasera in natura prestația pe 1913, inainte de a fi mobilizați, au trebuit să fie scutiți in 1914.

c) *Debitul cu o (1) vită.* Debitul cu o vită incepe numai din anul 1906, adica dela aplicarea noei legi a drumurilor și este insemnat prin linia formata din trăsuri sau linii scurte interpuse de câte doua puncte.

Debitul cu o vita după cum se arată prin linia m' m' de la 1906 și până la finele anului 1913 este în creștere, dar într-o creștere slabă; de unde în anul trecut tot din cauza mobilizării, zilele cu o vita scad de la m" la m'" aproape cu 1000 zile.

d) *Debitul cu 2) două vite.* Acesta este debitul cel mai important pentru sosele (aprovizionare de pietriș) și este însemnat prin linia frântă și punctată, literile A' f. g. h. k. l. l'. l''. l'''. Urmărind această linie a diagramei cu plecare din punctul lit. A spre dreapta, vedem o creștere în 1894, de aci o descreștere foarte pronunțată și continuă până în 1897, de la care data se observă o creștere până în 1900, o descreștere în 1901 și în 1905, de la care debitul crește până în 1912; în 1912 și 1913 o descreștere însemnată de aproape 13.000 zile provocată de mobilizarea prestatorilor și rechiziția vitelor tragatoare.

e) *Debitul cu patru (4) vite.* Acest debit însemnat pe diagramă cu linia formată din linioare, A. n. o. p. q q'. q'', chiar din anul 1890 merge mereu descrescând, așa ca de la 1890 și până la 1914, a scăzut cu aproape 13.000 zile; așa ca debitul cu patru vite tinde a dispărea.

f) *Debitul cu (6) vite.* Acest debit însemnat prin linia formată din liniuțe interpușe de câte un punct, merge mereu descrescând și de la 1890 și până la 1914, a scăzut cu 2300 zile.

g) *Debitul total cu vitele.* Însemnat pe diagramă cu o linie frântă groasă și cu literile A. s. t. u. v. x. y. y'. y''. y''', debitul a încercat o descreștere ușoară din 1890 și până în 1893; în 1894 a fost o creștere de aproape 3000 zile, de la care data, se urmează o descreștere repede până în 1897 cu 10200 zile; în 1900 o creștere cu 2000 zile; se urmează o mică variație până în 1905, de la care începe o creștere simțitoare până în 1912, adică o creștere cu 17.500 zile în 7 ani; în 1913 și 1914 o scădere cu 14500 zile, cauzată de mobilizarea prestatorilor și rechiziția vitelor.

Diagrama No. 2.

Această diagramă reprezintă zilele achitate în natura în fiecare an. În această diagramă s'a însemnat în total numai cele două categorii de zile de prestație cu palmele și cu vitele, așa ca avem pe diagonala numai două linii.

a) *Debitul cu palmele.* Reprezentat prin linia frântă subțire a. k. m. n. o. p. r. s. t. u. v.

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 liecarului 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 natura ia o creștere bine pronunțată până în 1912, de unde în 1913 și 1914 urmează o descreștere, din cauza mobilizării cu aproape 14500 zile.

b) *Debitul total cu vitele.* Acest debit e reprezentat pe planșa diagramei cu linia groasă frântă, însemnată cu lit. a. b. c. d. e. f. g. h. i. l.

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, 1913 și 1914 o descreștere simțită din cauza ca acești ani au fost ploioși și prundurile de unde se lua pietrișul erau acoperite cu apă și în 1913 și 1914 a mai fost cazul și cu mobilizarea și rechiziția vitelor, urmată de scutirea mobilizațiilor de prestații.

Treapta sau locul ce ocupă județul Dâmbovița

în raport cu celelalte județe ale țării, după date culese din tablourile statistice ale Ministerului Lucrărilor Publice.

a) După suprafață.

Reviu km. de sosea, la 1000 km. pătrați de suprafața de județ.

1) Județul Dâmbovița	445,700
2) » Mehedinți	341,944
3) » Argeș	323,355

b) După lungimea drumurilor sosituite.

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

c) În raport cu locuitorii rurali pe km. de suprafață.

1) Județul Dâmbovița	66,3 procente.
----------------------	----------------

2) Județul Romanai	59,1 procente
3) » Ilfov	57,6 »

d) Idem rurali și urbani.

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

Ilfovul întrece Dâmbovița numai cu procentul populației Bucureștilui

Din aceste tablouri comparative, se poate vedea treapta, sau locul ce ocupă județul Dâmbovița, față de celelalte județe ale țării în ce privește rețeaua drumurilor sosituite.

Starea căilor de comunicație sosituite din județul Dâmbovița

și îmbunătățirile ce ar mai necesita pentru buna lor întreținere.

A) Soselele județene.

În număr de 4 și 2 ambrășamente.

În vedere generală, soselele județene, sunt bune și bine întreținute, afara de mici porțiuni, din care unele sunt în curs de îmbunătățire, iar altele necesita măsuri de îmbunătățire.

Întreținerea sosituitelor județene, aproape numai cu zile de prestație; în ce privește aprovizionarea pietrișului rare ori se întrebuintează și mijloace bănești și numai pe porțiuni mici și numai unde uzura sosituitei este prea mare și mijloacele cu zile de prestație nu ajunge.

Mijloacele bănești se întrebuintează numai pentru construcțiuni de poduri, podete și alte lucrări de artă; dar și aceste lucrări în multe împrejurări, se ajută cu zile de prestație, unde mijloacele bănești nu ajung.

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

B) Soseaua județeană Târgoviște—Butimănu—București, cu ambrășamentul Bujoreanca—Ochiul Boului.

în lungime de :

Târgoviște—Butimănu—București	45 ⁺ 850 km.
Bujoreanca—Ochiul Boului	7 ⁺ 000 »
Total	52 ⁺ 850 »

Soseaua județeană Târgoviște—Butimănu—București,—se vede chiar din numirea sau titlul ei, ea leagă Târgoviștea—cu București—Capitala Țării—trecând prin mai multe centre de populație (comune) ca: Lazuri,—Comișani,—Băleni,—Dobra,—Bilciurești,—Cojasca,—etc.

a). Starea de întreținere. Întreținerea acestei sosituite, în genere este bună, totuși sunt porțiuni, cari au nevoie de o mai bună întreținere și îngrijire,—așa porțiunea de la fabrica de petrol «Aurora»,—cu începere de unde soseaua pleacă din Calea Națională, punctul fabrica «Giugălea» 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 Butimănu în hotarul județului Ilfov.—Am-

brașamentul Bujoreanca—Ochiul Boului, în anii 1912 și 1913, ani de mari inundațiuni. —acest ambrașament a fost mult expus și foarte mult deteriorat.

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

c) *Terasamente.* Construcțiunea acestei sosele este de mult terminată de terasamente 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 prestații.

d) *Poduri și podețe.* Podurile și podețele după această sosea sunt în majoritate în stare bună, afara de podul după râul Ialomîța, din satul Catunu, după ambrașamentul Bujoreanca—Ochiul Boului, care are trebuința de o serioasă întreținere a tablierului (podina).—Podul după apa Crivațul, rupt de ape de înai mulți ani, este nevoie de a fi reconstruit, căci pe acest pod se face legatura cu gara Crivina.

e) *Diguri.* Necesita numai pentru apărarea podului Catun după Ialomîța, aratat mai sus.

f) *Pietriș.* Impietruirea se face numai pe patul soselei, a cărei largime variază de la 8 la 10 m. Dacă admitem o impietruire anuală, pe lățimea patului de 7,00 m. cu un strat de piatră în grosime de 0,06 m. și pe lungimea de 1000 m. aici pe kilometru, ar necesita anual:

$$1000 \times 7 \times 0,06 = 420 \text{ m. c.}$$

Lungimea acestei sosele împreună cu ambrașamentul ei fiind (în cifra rotundă) de de 53 km. pietrișul necesar ar fi:

$$53 \times 420 = 22260 \text{ m. c. sau } 22000 \text{ m. c.}$$

Anul acesta s'a putut aproviziona pe această sosea:

Cu prestații m. c.	4870	
Cu bani	68	4940 »

$$\text{Deficit} = 17060 \text{ m. c.}$$

Așa ca pe această sosea ne-ar fi trebuit un volum de 22000 m. c. din care, din lipsă de mijloace nu s'a putut aproviziona de cât aproape 5000 m. c. și ne-ar mai fi trebuit 17000 m. c., care socotit în bani a 6,50 lei m. c., ar valora:

$$17000 \times 6,50 = 110500 \text{ lei.}$$

Fondul bănesc necesar ce ar necesita pentru această sosea pe 1915.

	Lei
1) Pietriș	110500
2) Podul peste Crivaț pe ambrașament.	50500
3) Reparațiunea podului după râul Ialomîța, pe ambrașament punctul «Catunu»	15000
4) Construcțiuni și reparațiuni de podețe.	10000
5) Diguri pentru apărarea podului Catunu.	5000
Total	191000

II) Soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu.

În lungime de 50 km.

Soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu, are cea mai mare lungime dintre toate soselele județene.

a) *Starea soselei.* Starea acestei sosele, este în general bună, dar totuși are nevoie de multe îndreptări și îmbunătățiri și mai cu seamă în porțiunile:

1) În curba căii ferate de la gara Târgoviște; 2) În pădurea Picior de Munte; 3) În pădurea Dragodana; 4) Gaești până la podul Argeș Ionești; 5) Prin satul Ragu; 6) Prin satul Uliești.

b) *Importanța soselei.* Această sosea este de mare importanță, fiindcă leagă orașul Târgoviștea, cu orașul Giurgiu, trecând prin orașul Gaești, legând numeroase centre de populațiune cu aceste trei orașe Târgoviște, Giurgiu și cu gara Gaești și în partea de sus de Târgoviște, are legatura 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 trebuiesc 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 Lucrarilor Publice, dând și județul un ajutor banesc

e) *Pietriș.* Această sosea, spre a fi bine

Intreținuta, are necesitate de următoarea cantitate de pietriș:

Lațimea acestei sosele variază de la 8 la 10 metri. Admițând o impietruire anuală pe o lațime de 7 metri, cu o grosime de 0,06 m. și pe o lungime de un km., ar necesita:

$$1000 \times 7 \times 0,06 = 420 \text{ m. c.}$$

Ar necesita anual pe întreaga lungime de 50 km.

$$50 \times 420 = 21000 \text{ „}$$

Cu mijloacele de cari dispunem, am putut procura în expiratul an 1914, pe această sosea, următoarea cantitate de pietriș:

Cu zile de prestație	3384	4120 „
Cu bani	736	

Deficit . . . 17880 m. c.

Deficitul de 17880 m. c. ce ar mai necesita de aprovizionat, pentru o potrivita impietruire anuală socotit în bani, cu 6,50 lei metru cub în medie:

$$17880 \times 6,50 = 116220 \text{ lei.}$$

Adică ar mai necesita, pentru complectarea impietruirii acestei sosele încă suma de 116220 lei.

Fond necesar.

Fondul necesar ce ar necesita pentru o potrivita întreținere anuală a acestei sosele și complectarea lucrărilor necesare de făcut pe această sosea, ar fi:

	Lei
1) Pietrișul ce nu se poate aproviziona cu mijloacele de cari dispune.	116220
2) Poduri și podețe de reconstruit și reparat.	36000
3) Digul de la «Lânaria» Argeș.	25000
Total . . .	177220

III) Soseaua județeană Târgoviște— Câmpulung.

În lungime de 35:600 km.

Această sosea leagă orașul Târgoviște cu Câmpulung și cu Rucărul, atingând și servind mai multe centre de populație după valea râului Dâmbovița și din vecinătățile acestei văi.

a) *Starea soselei.* În genere este bună;— totuși necesită îmbunătățiri între km. 3—6 adică prin padurea orașului Târgoviște, unde din cauza umbrii, adăpostului pădurii și

natura solului, patul soselei se deteriorază cu înlesnire;—prin satul Gheboeni unde cu tot pietrișul ce se pune, nu se poate înălțura deteriorarea, din cauza solului;—prin Volnești, satul Bratulești și în șiautul satului Capul Coastei.

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 Rucărul și cu Transilvania cu trecere prin vama Giuvăla sau Pajera.

Pe această sosea se scurge către Târgoviște și București cantități mari de lemnație din regiunile deluroase, dealungul văii Dâmboviței și din regiunile deluroase, atât ca cherestea cât și ca lemne de foc.

c) *Terasamente.* Întreaga sosea este complet terminată de terasamente și impietruita, așa că în ce privește terasamentele necesită numai reparații, unde se produc deteriorări, fie din uzaj sau din navaliri de ape pe sosea și reparații de șanțuri pe cari apele după maluri le potnolesc 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 depărta 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 aparată întru câtva contra Dâmboviței cu un zid care servește ca zid de sprijinire, ca să nu se surpe soseaua și ca zid de apărare ca să nu mai macine malul sau terenul peste care trece soseaua; dar acest zid este numai o granadire 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 stânga a soselei, despre mal, de asemenea trebuie malul sprijinit, ca să nu se mai surpe malul peste sosea.

e) *Potmoliri.* Dela km. 6 soseaua urmează pe la picioarele unei catene de dealuri foarte înalte, brazdata din distanță în distanță de fagașe adânci și de râpe cari se macina, așa că din orice ploaie cazută pe această regiune deluroasă, apele coboară pe

răpele vailor și aie dealurilor, răd pământul acestor versanți și-l târase cu o violență mare, depunându-l în mare parte peste patul și șanțurile soselei.

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

Singura masură de apărare ar fi numai facerea de gardușuri în forma de romburi (claiouage) pe pereți supuși măcmarei și plantații. Dar acest mijloc este și greu de executat, fiind întinderi mari de aparat și greu de întreținut, de oarece ar fi distrus de locuitori.

f) *Poduri și podețe.* Pe aceasta sosea se află numeroase podețe și câteva poduri mari. Podețele mai toate sunt în stare bună; iar dintre poduri, numai podul metalic după râul Alb este în stare bună; podurile după Valea lui Băr, Priseaca și Merești, de și au culecele de piatră bine executate, dar tablerele de lemn sunt putrezite. La Capul Coastei se află un pod de piatră boltit, solid. Podurile după Ilfov și Mierea sunt în stare bună. În ținutul comunei Gemeenea avem câteva poduri cu culecele de piatră și tablere de lemn, vechi și slabite.

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

g) *Pietriș.* Aceasta sosea spre a fi bine întreținută și întrebunțând calculele de mai sus, ar necesita pe kl. de lungime 480 m. c.

Soseaua având o lungime de 35½600 kl. ar necesita pe această lungime:

35½600 x 480 = 17088 m. c. sau 17100 m. c.

S'a aprov. cu prestații 1688 m. c. (1980 »

» » cu bani 312 » (Deficit . . . 15120 m. c.

Pentru întreținerea acestei sosele ar fi necesitat 17120 m. c. pietriș, iar după mijloacele de cari s'a dispus, s'a putut aproviziona aproape 2000 m. c., rămânând un deficit de peste 15000 m. c.

Acest deficit de pietriș socotit în bani, m. c. a 6,50 ar necesita:

15000 x 6,50 = 97500 lei.

Fondul necesar

pentru soseaua Târgoviște—Câmpulung, spre a fi adusă în stare bună.

	Lei
1) Pietriș ce nu se poate aproviziona cu mijloacele de care se dispune.	97500
2) Podul peste râul Dâmbovița în comuna Gemeenea.	500000
3) Reconstrucțiuni și reparațiuni de poduri și podețe.	44000
4) Diguri pentru apărarea podului peste râul Dâmbovița.	20000
5) Idem peste râul Alb.	8000
6) Aparatori, ziduri de sprijinire, drenage la hotarul despre Muscel (Capul Coastei)	45000
7) Apărarea soselei, contra varsăturilor malurilor și potmoliri, punctul Izvoare și Gheboeni.	50000
8) Consolidarea malurilor și apărarea podului după Valceaia Adâncea (Balaban) punctul Gheboeni.	3500
Total . . .	668000

IV) Soseaua județeană Târgoviște—Plocești cu ambrășamentul Monastirea-Dealului.

Târgoviște hotarul județului Prahova. 18½600 } 20½700 km.
Ambrășamentul Monastirea Dealului. 2½100 }

a) *Starea soselei.* În general este bună, dar mai are trebuința de o mai bună îngrijire în mai multe puncte.

Aleia Monastirei este cea dintâi, careia urmează a i se da o deaproape îngrijire, atât patului soselei care în unele părți trebuie mai ridicat, masuri de luat ca soseaua să nu fie inundată.

Între Razvad și Sacueni patul soselei trebuie ridicat; și la Piscul Racului spre hotarul cu județul Prahova, are trebuința de o mai deaproape întreținere.

b). *Importanța.* Leaga Târgoviștea cu orașul Plocești, trecând pe lângă Monastirea și penitenciarul Margueni și prin mai multe centre importante de populațiuni.

Ambrășamentul leaga orașul Târgoviștea prin Aleia Monastirei cu Liceul Militar dela Monastire.

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

Podul metalic Mihai Bravul, după râul Ialomita, trebuie anul acesta revopsit.

d). *Ziduri de sprijinire.* Pe versantul Mo-

nașterii Dealului malurile din cauza ploilor din anii trecuți s'au mișcat și a'uncă peste sosea, așa ca trebuie sprijinite neaparat spre a nu diforma sau distruge soseaua ce urca pe versant la Liceul Militar.

e) *Diguri.* Necesita diguri, a fi construite pentru apararea capetelor podului Mihai Bravul după râul Ialomița, de lângă orașul Târgoviște.

f) *Pietriș.* Pe lungimea aratata mai sus, de 20 $\frac{1}{2}$ 700 klm., aplicând calculele de mai sus, avem:

20 $\frac{1}{2}$ 700 x 480 =	9736 m. c.
S'a aprovizionat:	
Cu prestați	1238 (1510)
Cu bani	272 ()
Deficit . . .	8226 m. c.
Acest deficit, evaluat în bani, ar valora:	
8226 x 6,50 =	53469 lei.

Fond necesar banesc pentru buna întreținere a acestei sosele.

1) Pietriș.	53469 lei.
2) Poduri și podete.	8000 "
3) Diguri și ziduri de sprijinire.	8000 "
4) Vopsitul pod. Mihai Bravul.	4531 "
Total . . .	74000 lei.

Soselele vecinale, comunale și strazile comunale nu putem sa le descriem, în parte pe fiecare, cum s'a făcut cu soselele județene, din cauza ca sunt foarte numeroase și descrierea lor în parte și detaliat, ar ocupa un spațiu prea mare și ar face o dare de seama voluminoasa.

Vom enumera mai la vale câteva din soselele vecinale mai importante, descriind foarte pe scurt importanța, punctele de legatura și centrele de populațiune prin care trec aceste sosele.

Se va mai arata în scurt și în mod general starea soselelor vecinale și comunale, terasamentele și parte din podurile principale pe aceste sosele, alunecări de terenuri,

Rezumat General
asupra fondului bănesc ce ar necesita pentru complectarea lipsurilor pe soselele județene din județul Dâmbovița și buna lor întreținere pe 1915.

	Lei
1) Pe soseaua județeană Târgoviște—Butimanu—București	191000
2) Idem Târgoviște—Gaesti—Giurgiu	177220
3) Idem Târgoviște—C.-Lung	668000
4) Idem Târgoviște—Ploesti	74000
Total . . .	1.110220
sau în cifra rotundă . . .	1.100000

Dupa rezultatul acestui tablou, ne-ar fi trebuit pentru anul expirat 1914, suma aratata mai sus, de peste un milion lei numai pentru soselele județene, spre a completa lipsurile și a aproviziona cantitatea de pietriș necesara unei potrivite impietruiri, pe când întreg bugetul drumurilor pe 1914 abia a atins suma de 279.554 lei.

Se deslușește, ca suma de 1.100.000 lei este în afara de valoarea zilelor de prestație și fondurile banesti ce s'au întrebuintat pe aceste sosele județene

Se mai deslușește, ca afara de pietrișul aprovizionat cu prestații și bani, ar fi mai trebuit pietriș în valoare de:

	Lei
1) Pe soseaua Târgoviște—Butimanu—București și ambrașamentul Bujoreanca—Ochiul Boului	110000
2) Idem Târgoviște—Gaesti—Giurgiu	116.200
3) Idem Târgoviște—C.-Lung	97.500
4) Idem Târgoviște—Ploesti cu ambrașamentul Monastirea Dealu	53.500
Total . . .	377.700

B). Soselele vecinale, comunale și strade comunale.

varsari de maluri, diguri, etc.

Soselele vecinale în număr de peste 50 au o lungime totala de 631 $\frac{1}{2}$ 750 klm.

Soselele comunale și strazile comunale sunt numeroase și au lungime de 1309 $\frac{1}{2}$ 100 kilometri.

Lungimea totala a soselelor județene, vecinale, comunale și străzi comunale.

Sosele județene	159 $\frac{1}{2}$ 150 klm.
" vecinale	631 $\frac{1}{2}$ 700 "
" comunale și strazi	1309 $\frac{1}{2}$ 100 "
	2100 $\frac{1}{2}$ 000 klm.

Adica 2100 kilometri.

a) *Sosele vecinale mai importante*

1) *Soseaua vecinala gara Titu—Podul Argeș—Crov—Vlașca.* Această sosea pune în legătura 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 Gaești—Pitești, etc.

De câțva timp gara Titu este o însemnata piață de cereale și atrage pe aceasta sosea foarte mare circulațiune având și înlesnirea peste râul Argeș, peste podul metalic Crov.

Aceasta sosea, prin județul Dâmbovița traversează comunele Salența, Odobesti și Crov.

2) *Gara Titu—Dobra—Postârnae.* Sosea care pleacă din gara Titu, trece prin comunele și satele: Braniștea, peste râul Dâmbovița pe podul de lemn numit Petrache, prin satul Moara, Bolovan, Cornățel, Dobra cu trecere peste râul Ialomîța fără pod, prin Gheboia, Finta, Frasin Postârnae, în județul Prahova.

3) *Gara Titu—Dragodana* cu plecare din gara Titu prin comuna Titu, Plop, Tomșani, Bucuroala, Costești, Puțul cu Salcia, Puroinica, Frasinei, Mogoșani, Kîrca, Merii, pe calea națională București—Vârciorova, la Dragodana în soseaua județeană Târgoviște—Gaești—Giurgiu.

4) *Târgoviște—Costești Deal* cu plecare din gara Târgoviște și soseaua județeană Târgoviște—Giurgiu prin satele Colan, Vacărești, Bajesti, trece peste râul Dâmbovița peste un pod de lemn prin comuna Perșinari, Gura-Șutei, Cărciuma Vișan, Broșteni, Produlești, traversează calea națională București—Vârciorova și merge în satul Costești Deal.

5) *Viușoara—Dragomirești—Halta Patroaia*, se desprinde din soseaua județeană Târgoviște—Câmpu Lung și trece prin comuna Dragomirești, cu trecere peste podul de lemn după râul Dâmbovița prin Decindeni Pârvulești, Olari Coada Butoiului, Rudari, Ludești, Hulubești, Valea Caselor, Valea Mare, traversează calea națională București—Vârciorova și merge la Halta Patroaia.

6) *Dragomirești—Butoiu*, cu plecare din comuna Dragomirești punctul capul podului după Dâmbovița, trece prin Decindeni, prin pădurea Dragomirești, satul Butoiul de sus Butoiul de jos, în soseaua vecinală Viușoara—Coada Butoiului—Halta Patroaia.

7) *Podul Lucieni—Mislea—Cobia—Gaești.* Cu plecare de la podul Lucieni, din soseaua Târgoviște—Gaești—Giurgiu, cu trecere prin satele Lucieni, Râncaciov, Mislea,

Cobia, Frasinul Vale, Capșuna, Craciunești, Gherghitești, Monastirea, Puricești, Fagetu, Arsurile, Gaești, în calea națională București—Vârciorova.

8) *Olari—Podul Gemenea.* Cu plecare din soseaua vecinală Viușoara—Coada Butoiului—Halta Patroaia punctul satul Olari prin Manești, Capriori, Tatarani, Priboiu, Sturzeni, Dragodanești, Aninoșani, Căndești, Oncești la capul podului Gemenea, peste Dâmbovița, în soseaua județeană Târgoviște—Câmpu Lung.

9) *Târgoviște—Ocnița—Colibași.* Pleacă din Târgoviște, mahalaua Sârbi, prin Nisipuri, cu trecere peste râul Ialomîța, fără pod (actualmente în lucru) la moara Tremurici, unde traversează soseaua județeană Târgoviște—Ploești, prin comuna Gura Ocniței și de aci prin păduri și pe drum meșteșugit la comuna Colibași.

10) *Târgoviște—Șotânga—Pucioasa* Cu plecare din Târgoviște, punctul Halta căii ferate Teiș și din calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia prin satul Teiș, Șotânga-Goleasca, Vulcania-Pandeli, Bravești la puțurile de pucioasa în comuna Pucioasa.

11) *Pucioasa—Valea Lungă—Colibași.* Din gara Pucioasa, prin Pucioasa, Diaconești, peste vârful dealului Ulmetu, prin Vârfuri, 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 Bizdideului, satul Diaconești, urmează pe dreapta apei Bizdideului, prin satul Niculești, Nistorești, Broșteni, Bella, Bezdead, Malul de Răsuna, trece peste apa Bizdideului și se urmează prin satele Râmata, Costisata, trece în Prahova la Ocina.

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

14) *Petroșița—Buciumeni—Bezdead.*

15) *Ludești—Telești—Bogati—Suseni.*

16) *Gara Nucet—Adâncea.* Pleacă din gara Nucet, trece prin comuna Cazaci, peste râul Ilfov pe la Heleșteul Domnesc, traversează calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia, km. 6½, trece prin satul Racovița, Habeni, trece Ialomîța peste un pod de lemn, trece prin comuna Bucșani și merge în comuna Adâncea, în soseaua județeană Târgoviște—Ploești.

17) *Gemenea—Sfârlogi—Dobrești.* Cu ple-

care dela capul podului Gemenea, prin Oncești, Căndești, trece apa Trifa, urca dealul Stârlogi, trece prin păduri pe lângă Căndeștii Deal, coboara în Valea Mare și în Valea Cărcinovului, trece prin satul Boțești la Dobrești de Muscel.

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

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

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

21) *Odobești—Potlogi.* Se desprinde din soseaua vecinală gara Titu—podul Crov, din capul de sus al satului Odobești, trece prin Odobești, Strâmbeanu, Vacarești de Răstoaca la Potlogi în soseaua Crovu—Stoenești.

22) *Colac—Podul Bărbierului—Brezoaie.* Pleaca din satul Colac, trece prin satul Ghimpați, peste calea ferată București—Vărciorova, trece prin târgul Racari, peste calea națională București—Vărciorova, klm. 37—38, prin satul Slobozia Moara, prin Brezoaie, în Brezoaie de Ilfov.

23) *Gara Laculețe—Vulcana Băi—Pietrari.* Cu plecare din gara Laculețe, trece peste râul Ialomîța, fara pod, prin satul Vulcana Lădale, Gara Vulcaniei, Vulcana Băi, Vulcana de Sus și merge în Pietrari (soseaua neterminată aci).

24) *Podul Argeș—Ionești—Rătești—Pitești.* Pleaca de la capul podului Argeș—Ionești urmează pe dreapta râului Argeș în sus, trecând prin satele: Ionești, Palade, Potlogeni Deal, Patroaia Deal spre Răteștii de Argeș și orașul Pitești.

25) *Văcăreștii de Răstoaca—Poemile—Slobozia Moara.* Cu plecare din comuna Văcăreștii de Răstoaca, trece prin satele Vlașceni, Podeni, Românești, Poemile, trece peste Dâmbovița pe pod de lemn și merge în calea națională București—Vărciorova, punctul fosta fabrică de spirt Brăgadiru, klm. 39, etc.

b) *Starea soselelor vecinale și comunale.*

Soselele vecinale și o bună parte din soselele comunale și strazi comunale sunt a-

proape bine întreținute, iar parte din soselele comunale sunt sub mediocru și aceasta numai din împrejurările arătate mai sus, că rețeaua drumurilor sodeluite întrece cu mult mijloacele de întreținere.

Dacă cu mijloace foarte reduse s'a reușit ca marea parte a sodelilor din județul Dâmbovița să fie în stare bună și dacă cu aceste mijloace restrânse, de cinci ori mai mici de cât ar trebui să avem, figurăm printre județele cele dintâi ale țării, faptul se datorește:

1) O de aproape supraveghere a personalului.

2) O de aproape îngrijire a stării de întreținere.

3) O mare atențiune asupra zilelor de prestație.

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

5) Avantagiul că în județ găsim pietriș aproape în întreg județul, de și de multe ori la departări mari, totuși găsim și nu suntem siliți ca alte județe să aducem cu calea ferată dela departări mari.

Numai acestor măsuri și avantagiului găsirii pietrișului se datorește starea bună a sodelilor din acest județ și dacă rețeaua sodelilor ar fi mai mică, județul Dâmbovița ar avea sosele neîntrecute în întreținere.

c) *Terasamente.* Aproape toate soselele aprobate sunt lucrate de terasamente; și dacă mai sunt încă porțiuni cari nu s'au executat, se află numai acolo: 1) unde mijloacele de sodeluire nu au ajuns; 2) sau acolo unde porțiunea nesodeluită nu prezintă nici o importanță și s'a lasat necompletată spre a se putea întreține mai bine porțiunea care prezintă importanța cea mai mare și interesul mai general.

Annual pe întreaga rețea de sosele vecinale și comunale, se fac reparațiuni de terasamente, acolo unde patul sodelii s'a deformat, s'a deteriorat prin uzaj, sau prin vreo împrejurare accidentală.

Întâia atențiune și preferință se da patului sodelii și al doilea șanțurilor, în considerație ca călătorii umbla pe patul sodelii, nu pe șanțuri.

d) *Poduri și podete.* Județul Dâmbovița este brazdat: 1) de trei râuri mari ale țării: Argeșul, Dâmbovița și Ialomîța; 2) de foarte multe râulețe ca: Potopul, Răstoaca, Neajlovul, Ialomicioara de sus, Ialomicioara de jos, Râu Alb, Valea Țăței, Bizdidelul, Cricovul, Ilfovul, Mierea, Slanicul Sarat, Slanicul Dulce, Șutele, Colintina, Păscovul, Crevedia, Crivațul, etc. 3) foarte multe vălcele, varsături de ape după dealuri înalte

și maluri, viroage, etc. peste toate acestea trec și se încrucișează sosele și în toate punctele de trecere necesită poduri și podețe.

În județul Dâmbovița se afla actualmente peste 3000 poduri și podețe, dintre cari unele peste cele trei râuri mari, au lungimi dela 200 la 360 metri, între cari s'ar putea enumăra următoarele:

1) *Peste râul Argeș.—1) Podul Argeș—Ionești*, de beton armat, peste râul Argeș, în ținutul comunei Ionești pe soseaua județeană Târgoviște—Găești—Giurgiu, pod de curând construit, foarte solid și în bună stare.

2) *Podul Argeș—Crov*, metalic, construit pe soseaua vecinală gara Titu—Crov—Vlașca, solid și bine întreținut.

3) *Podul Halta Patroaia*, de lemn, nou, bine întreținut pe soseaua Halta Patroaia—Ciupele—Teiu de Argeș.

4) Două poduri plutitoare în ținutul comunei Patroaia și Potlogenii Vale.

2) *Peste râul Dâmbovița.—1) Podul Capul Coastei*, de lemn, cale îngustă, nou în stare bună.

2) *Podul Gemenea*, pe soseaua județeană Târgoviște—Câmpulung. Pod de lemn, vechi, rău deteriorat, necesită neapărat reconstruit.

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

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

5) *Podul Dragomirești*. Pe soseaua vecinală Vișoara—Coadă Butoiului—Halta Patroaia, 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 Perșinari*. Pe soseaua vecinală Târgoviște—Văcărești—Perșinari—Costești Deal, pod de lemn construit în 1910, se afla în stare bună, actualmente se construiesc aparatori solide la capete.

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

9) *Podul Petrache sau Moara*. Pe soseaua vecinală gara Titu—Branște—Dobra—Gheboia—Postârnac, de lemn, în stare bună.

10) *Podul căii ferate Costești*, metalic, servește ca și cel dela Halta Bolovani și pentru trecerea pietonilor.

11) *Podul Lunguleț*. Pe soseaua Lunguleț—gara Ghergani—Lunguleț—gara Con-

țești și Lunguleț—Târgul Răcari. Pod de lemn, vechi, foarte deteriorat, actualmente se afla în construcție.

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

13) *Podul Bragadiru*, de lemn în bună stare.

14) *Podul Stăvilor*, de lemn în stare mediocră.

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

16) *Podul Brezoaele*, de lemn în stare mediocră.

3) *Peste râul Ialomița*, considerând dela Nord spre Sud avem:

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

2) *Podul Pucioșa*, pe calea națională Fundata—Târgoviște—Sinaia. Culeele și palelele de piatră, suprastructura metalică, în stare bună.

3) *Puntea Fabrica Rădescu*, punte de picior în stare bună.

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

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

6) *Podul Șotânga*, al căii mina de carbuni Făgețel—Mărgineanca, cu trecere și pentru pietoni.

7) *Podul Halta Teis*, 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 Bravul*, culeele de piatră, picioarele și suprastructura metalică, afara de podina de sub balastru, care este de lemn, veche, a intrat în putrezire și necesită a fi înlocuită.

9) *Puntea Mahala*, de lemn, de picior, veche, deteriorată, actualmente se află în construcție un pod cale strimptă.

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

11) *Podul Bucșani*, de lemn, cale strimptă cu încrucișare la mijloc, în stare bună, afara de podina care este pe jumătate uzată, este cel mai lung pod din județul Dâmbovița, 360 metri lungime.

12) *Podul Bilciurești*, de lemn, în stare bună.

13) *Podul Cătun*, de lemn, vechi, podina uzată, necesită a fi înlocuită și aparat la capete.

14) *Podul Ibrianu*, peste noua matca a

Ialomitei, de lemn, in stare buna, dar trebuie bine aparat la capete.

4) Poduri mari peste yârle.

Dam aci câteva din cele mai insemnate:

1) Poduri peste Potop — 1) Podul Hutubești. 2) Gura Fcii. 3) Gaesti—Cobia. 4) Gaesti—Dragodana. 5) Dragodana—Meri.

2) Peste apa Rastoaca.—6) Halta Patroaia. 7) Gaesti. 8) Idem Rastoaca Seaca. 9) Dragodana Meri. 10) Pod mare de beton armat in bolți la Matasaru. 11) Idem de lemn Matasaru punctu Școala. 12) Costești. 13) Tomșani. 14) Crovu. 15) Vacareștii de Rastoaca. 16) Podeni. 17) Românești.

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

4) Peste Colintina.—31) Stanești. 32) Colac. 33) Ghimpați. 34) Vizurești.

5) Peste Neajlov.—35) Ciupa. 36) Kacova. 37) Broșeni. 38) Uliești.

6) Peste vărsăturile Argeșului.—39) Intre gara Gaesti și podul Argeș Ionești, pe lunca Argeșului, sunt trei poduri, cari servesc la scurgerea apelor Argeșului in timp de vărsături de la punctul «Lănarina».

7) Peste Slanic.—40) In Glodeni. 41) Razvad. 42) Sacueni podul Druga. 43) Idem podul Roșu.

8) Peste apa Vulcanica.—44) In satul Vulcanica. 45) Idem afara din sat. 46) Doicești.

9) Peste Șuța —In padurea Mistlea: 47) Peste Șuța Mare. 48) Idem Mica, pe soseaua județeană Târgoviște—Gaesti—Giurgiu. 49) Peste Șuța Mare. 50) Idem Mica. 51) La Siliștea. 52) Intre Persinari și Speriețeni. 53) Broșteni de Produlești. 54) La Plop. 55) Odobești.

10) Peste apa Colintina.—56) La Stanești. 57) Colac. 58) Ghimpați.

11) Peste apa Crevedia.—59) Intre Coșoi și Suseoi de Bilciurești. 60) Intre Sahiești și Bilciurești. 61) Tigania de Vizurești și Rudari de Cojasca.

12) Pe diferite ape, vălcele, viroage, vărsături, etc.

62) Peste Dragodana la intrarea in sat. 63) Idem la esire. 64) Peste Tinoasa la Pânești. 65) Idem Tetcoiu. 66) Peste Râul Alb, metallic. 67) Peste Ialomicioara. 68)

Peste valea lui Bar. 69) Peste valea cu Nuci. 70) Peste vălceaua Căinelui (de be beton). 71) Peste Pâscov in Adâncă. 72) Idem Bucșani. 73) Idem Ratoaia. 74) Becheuești. 75) Peste Strâmba. 76) Intre Bujoreanca și Cătu. 77) La Cornești. 78) Peste Baiu. 79) Peste Baltița. 80) Peste Fântânele. 81) Peste Heleșteu la Poenari. 82) La Butimanu in hotar cu Ilfovul. 83) Peste apa Viforâta. 84) Peste valea Puturosu. 85) Peste valea Ierurzei. 86) Poduri de piatra in:re Miculești și Bezdead. 87) Intre Buciumeni și Pietroșița. 88) In Buciumeni 89) In Bela. 90) Bogăți, etc., etc., etc.

e) Alunecări de pământuri. In regiunea deluroasă și muntoasă a județului, stratele terenurilor fiind inclinate și așezate unele peste altele, stratele permeabile se rup și alunecă pe inclinațiile stratelor frumoase (argiloase), unde pădurile sunt distruse și dacă din împrejurări silite, s'a construit vreo sosea pe versanții văilor, cu straturi inclinate spre talvegul văii, soseaua este ruptă, alunecata sau deformată, in timpul anilor ploioși cum au fost anii 1912 și 1913 și adesea alunecările târasc dupe ele și păduri.

Alunecările spre a fi oprite cu lucrari de arta costisitoare și prin împaduriri, in acest caz din urmă, alunecările se opresc numai când arborii devin mari cu rădăcini puternice, ca să nu poată fi rupte de stratele in alunecare.

f) Vărsări de maluri. Tot in regiunile deluroase și muntoase soselele trecând pe sub dealuri sau catene deluroase, ploile rod și macină râpele dealurilor, pe cari macinături, apele ploilor și mai cu osebire ploile torențiale, transportă cu ele aceste macinături și in cele mai multe cazuri le depun peste sosele potmolindu-le.

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

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

Impărțirea tehnică a județului în secții și subsecții.

Anul trecut 1914, județul Dâmbovița a fost împărțit în 5 secții, conduse fiecare de câte un Conducător (din care una a fost mai mult vacanta) și 27 subsecții conduse fiecare de câte un picher sau șef cantonier, după cum urmează:

Secția I Pucioasa. Condusă de către d-nu Conducător M. Diaconescu. Această secție este compusă din 19 comune și este împărțită în 5 subsecții și anume:

a) *Subsecția Pucioasa.* Condusă de șeful cantonier M. Bogdan cu 4 comune: Pucioasa, Vulcana Bai, Glodeni și Brănești.

b) *Idem Pietroșița,* condusă de șeful cantonier N. Ștefanescu, cu 5 comune: Pietroșița, Moroeni, Tâța, Runcu și Moțaeni.

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

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

e) *Idem Doicești,* condusă de șeful cantonier Traian Popescu, cu 4 comune: Doicești, Aninoasa, Șotânga și Vulcana Pand.

Secția II Voinești. Condusă de către d-nu Conducător Th. Stroescu, cuprinde 21 comune cu 6 subsecții și anume:

a) *Subsecția Voinești,* condusă de piche-
rul Andrei Mihaescu cu 5 comune: Voinești, Gemenea, Cândești, Tatarani și Priboiu.

b) *Idem Pietrari,* condusă de piche-
rul I. Stănescu, are 4 comune: Pietrari, Izvoare, Barbuleț și Râul Alb.

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

d) *Idem Hulubești,* condusă de șeful cantonier Stan I. Dinu, are 3 comune: Hulubești, Ludești și Scheiu.

e) *Idem Glâmbocata,* condusă de piche-
rul Gh. Tomescu, cu 4 comune: Glâmbocata, Badulești, Gura Fcii, Vaile Unite.

f) *Idem Bogăți,* condusă de șeful cantonier D. Paloș cu 2 comune: Bogăți și Boleşti.

Secția III Târgoviște, condusă de d. Conducător Aristide Popescu, cuprinde 21 comune cu 5 subsecții.

a) *Subsecția Râzvadu,* condusă de piche-
rul I. Istratescu cu 4 comune: Râzvadu, Gura Ociței, Ocița și Viforâta.

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

c) *Idem Cazaci,* condusă de piche-
rul I. Râmbu, cu 5 comune: Cazaci, Mircea Vodă, Ghinești, Gura Șuței și Speriețeni.

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

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

Secția IV Bileciorești. Până în Octombrie a fost condusă de către Conducătorul Oprea Petrescu, permutat pentru neregularități de serviciu și înlocuit cu d-nu Conducător Al. Dumitrescu, cu 25 comune și 6 subsecții.

a) *Subsecția Bileciorești,* condusă de șeful cantonier G. Mateescu, are 4 comune: Bileciorești, Catunu, Cojasca și Tataru.

b) *Idem Băleni,* condusă de șeful cantonier Constantin Stan, are 4 comune: Băleni, Marcești, Lohrița și Cornățel.

c) *Idem Bolovani,* condusă de șeful cantonier R. P. Alexe, cu 4 comune: Bolovani, Coțești, Băleni și Ghergani.

d) *Idem Racari,* condusă de șeful cantonier Zamfir Savulescu, cu 5 comune: Racari, Băldana, Vizurești, Brezoarele și Slobozia Moara.

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

f) *Idem Cornești,* condusă de șeful cantonier Preda Calinescu, cu 4 comune: Cornești, Gheboiaia, Finta și Frasn.

Secția V-a Găești. Condusă până în Octombrie de către Conducătorul Aristide Hagiopol, care cazând grav bolnav de o boală incurabilă, a fost înlocuit cu d. Conducător Gh. Radulescu, are 24 comune și 5 subsecții.

a) *Subsecția Patroaia,* condusă de șeful cantonier Al. Stelian Cae, cu 5 comune: Patroaia, Ciupa, Morteni, Crângari și Ionești.

b) *Idem Mătasaru,* condusă de șeful cantonier St. G. Radulescu, cu 5 comune: Mătasaru, Dragodana, Mogoșani, Cojocaru și Produlești.

c) *Idem Titu,* condusă de șeful cantonier Ion Barbu, cu 5 comune: Titu, Măruntăș, Costești, Branăștea și Cornet.

d) *Idem Potlogi,* condusă de șeful cantonier Anghelache Marin, cu 5 comune: Potlogi, Găiseni, Vacărești de Răstoaca, Crovu și Odobesti.

f) *Idem Greci,* condusă de șeful cantonier Dinu Mihail, cu 4 comune: Greci, Broșteni, Uliești și Jugureni.

Personal deplasat.

În expiratul an 1914, am avut doi picberi fara secții, cari împreună cu dulgherii luați pentru trebuițe, au format personalul deplasat.

Picherii, au fost plasați la diferite lucrari, unde trebuia cerea un delegat al Serviciului Tehnic sa stea în permanența, mai cu seama la batutul piloților la poduri spre a li batuti la adâncimea prevazuta în proiect, și spre a nu li retezați piloții de catre lucratori, de oarece, un pilot odata batut în pământ, nu se mai poate constata, daca a fost batut la adâncimea prevazuta în proiect sau s'a retezat de lucratori; de asemenea la punerea fundațiilor unei clădiri, spre a se prepara betonul în proporțiile de var hidraulic (sau ciment), nisip și pietriș, prevazute în caetul de sarcini.

Acești doi picberi au mai suplinit, pe picberii și șelii cantonieri, când au lipsit, fie din cauza de boala, de concentrari, permisiu sau alte cauze.

Dulgherii. Dulgherii se angajeaza sau cu luna sau cu o lucrare oarecare; ei sunt oameni muncitori lemnari și sunt dresați în meșteșugul de a construi poduri, podețe sau alte lucrari de arta, cari s'în de ramura ingineriei.

Dulgherii, ca numar au fost întrebuințați numai după trebuița, oriunde necesitatea cerea, sau pentru reconstrucțiuni de podețe cari nu erau date în antrepriza sau pentru reparațiuni.

Numai mulțumita acestor lucratori, cunoscați în arta și meșteșugul podurilor și lucrărilor de arta, s'a putut întâmpina la timp, numeroasele stricăciuni, cauzate de ploile torențiale din cei trei ani consecutivi 1912, 1913, 1914.

Dulgherii, în timpul lucrărilor ce li s'au dat a face, au fost puși sub supravegherea d'lor conductori și picberi, în secția unde se afla lucrarea de făcut.

LIPSA DE PERSONAL

S'a aratat mai sus că pentru 163 klm. cale naționala, Ministerul Lucrărilor Publice, are 106 oameni; iar la județ pentru o rețea de sosele de 2100 klm. sunt numai 121 oameni.

La județ personalul are de condus:

1) *Lucrările tehnice*: adică sosele, poduri, podețe, aparatori și diferite alte lucrari de arta; precum și întrebuințarea zizilor de prestați.

2) *Lucrările extratehnice*: ca localuri de școale, primarii, biserică, spitale, dispensarii, infirmerii, localuri de judecatorii, de administrații de plăși, magazii, grajduri, imprejurări și în fine tot ce se face din nou sau se repara, cu fonduri din bugetul Prefecturii și din orice fond sau ban public.

Aceste lucrari sunt câte odata așa de multe în cât întrec puterile restrânse ale personalului tehnic.

Personalul tehnic din județul Dâmbovița comparat ca numar cu personalul tehnic din alte județe și cu mijloacele bănești.

În județul Dâmbovița personalul este foarte redus față de personalul tehnic din alte județe, comparat cu rețeaua drumurilor so-

seluite. Dam mai jos o comparațiune între personalul tehnic din alte județe, în raport cu lungimea drumurilor soseluite și cu mijloacele bănești:

a) Conductori.

1) *Județul Dâmbovița*, are 1275 klm. line soselești și 375 klm. mai puțin împietruite, în total $1275 + 375 = 2100$ klm.

Conductori la căile județului în numar de 4.
Revine de conductor 525 klm.

2) *Ilfov*, are cai soselești 1350.

Conductori 11.

Revine de conductor 123 klm.

3) *Constanța*, are idem 581 klm.

Conductori 6.

Revine de conductor 97 klm.

4) *Falciu*, are idem 231 klm.

Conductori 3.

Revine de conductor 77 klm.

5) *Covurlui*, are idem 256 klm.

Conductori 4.

Revine de conductor 64 klm.

6) *Braila*, are idem 245 klm.

Conductori 4.

Revine de conductor 61 klm.

- 7) *Ialomița*, are idem 245 km.
Conductori 6.
Revine de conductor 40 km.
- 8) *Tutova*, are idem 154 km.
Conductori 4.
Revine de conductor 38½ km.
- 9) *Teleorman*, are idem 108 km.
Conductori 6.
Revine de conductor 18 km.
etc., etc., etc.

b). Picheri.

- 1) *Județul Dâmbovița*, are drumuri sosluite 2100 km.
Picheri și șefi cantonieri 34.
Revine de picher și șef cantonier 62 k.
- 2) *Ilfov*, are idem 1350 km.
Picheri și șefi cantonieri 36.
Revine de picher și șef cantonier 38 k.
- 3) *Falciu*, are idem 231 km.
Picheri și șefi cantonieri 18.
Revine de picher și șef cantonier 21 k.
- 4) *Braila*, are idem 245 km.
Picheri și șefi cantonieri 14.
Revine de picher, idem 17½ km.
- 5) *Constanța*, are idem 581 km.
Picheri și șefi cantonieri 34.
Revine de picher, idem 17 km.
- 6) *Covurlui*, are idem 256 km.
Picheri și șefi cantonieri 24.
Revine de picher, idem 10½ km.
- 7) *Tutova*, are idem 154 km.
Picheri și șefi cantonieri 19.
Revine de picher, idem 8 km.
- 8) *Teleorman*, are idem 108 km.
Picheri și șefi cantonieri 36.
Revine de picher, idem 3 km.
etc., etc., etc.

c) Cantonieri.

- 1) *Județul Dâmbovița*, are drumuri sosluite 2100 km.
Cantonieri 90.
Revine de cantonier 23 km.
- 2) *Neamtu*, are idem 1023 km.
Cantonieri 98.
Revine de cantonier 10½ km.
- 3) *Ilfov*, are idem 1350 km.
Cantonieri 118.
Revine de cantonier 9 km.

- 4) *Constanța*, are idem 581 km.
Cantonieri 64.
Revine de cantonier 9 km.
- 5) *Doroboi*, are idem 430 km.
Cantonieri 50.
Revine de cantonier 8½ km.
- 6) *Covurlui*, are idem 256 km.
Cantonieri 38.
Revine de cantonier 7 km.
- 7) *Tecuci*, are idem 417 km.
Cantonieri 68.
Revine de cantonier 6 km.
- 8) *Teleorman*, are idem 108 km.
Cantonieri 17.
Revine de cantonier 6 km.
- 9) *Tutova*, are idem 154 km.
Cantonieri 28.
Revine de cantonier 5½ km.
- 10) *Falciu*, are idem 231 km.
Cantonieri 46.
Revine de cantonier 5 km.
- 11) *Ialomița*, are idem 245 km.
Cantonieri 83.
Revine de cantonier 3 km.
etc., etc., etc.

Din aceste tablouri de sub literle a, b, c, se vede in ce raport de personal se afla județul Dâmbovița, față de celelalte județe ale țării.

Fața cu rețeaua de drumuri sosluite, județul Dâmbovița, are personal insuficient de condus.

Sporirea personalului Serv. Tehnic.

Fața de lungimea rețelei de drumuri sosluite in județul Dâmbovița, de 2100 kilometri, și față de greutatea ce se întâmpina cu actualul personal foarte redus comparat cu personalul, ce Statul întreține pe cale naționale, precum și cu personalul tehnic al altor județe, despre care se poate bine judeca, din tablourile și datele de mai sus.

Județul Dâmbovița ar avea neaparată trebuința de marirea personalului tehnic, cel puțin cu un strict necesar, după tabloul următor:

1) Inginer ajutor	1
2) Conductori	4
3) Desenatori	1
4) Picheri și șefi cantonieri	8
5) Cantonieri	20

6) Mestieri zidari pentru podețe de beton de ciment.

7) Dulgheri permanenți

2
4

BUGETUL DRUMURILOR

sau mijloacele bănești

ale județului Dâmbovița

in raport cu alte județe ale țării

Notam mai jos un tablou de județele care au fonduri la drumuri, mai mari de cât județul Dâmbovița, după cum urmează:

No. curent	JUDEȚUL	Bugetul ord. și extraordinar al drumurilor este de Lei
1	Ilovoa	1.546.665
2	Dolju	1.407.200
3	Braila	1.005.000
4	Vlașca	967.170
5	Ialomița	781.764
6	Romanati	749.355
7	Prahova	737.710
8	Teleorman	728.600
9	Buzau	592.400
10	Galiacra	557.410
11	Mehedinti	541.200
12	Durustoru	537.200
13	Iasi	521.550
14	Covurlui	421.315
15	Constanta	410.931
16	Botosani	377.000
17	Dorohoi	368.390
18	Putna	335.790
19	R. Sarat	327.200
20	Tutova	314.960
21	Gorju	310.640
22	Tulcea	296.786
23	Valcea	280.094
24	Dâmbovița	279.550

Din acest tablou se poate vedea ca mijloacele bănești la drumuri in județul Dâmbovița sunt foarte reduse față de alte județe, de și județul Dâmbovița are o rețea de sosele de 2100 klm. și peste 3000 poduri și podețe de întreținut; avându-se in vedere ca jud. Dâmbovița are numeroase poduri mari peste cele trei râuri navigabile; Argeșu, Dâmbovița și Ialomița și numeroase gârle mari, vtroage, scurgeri, etc., care brazdeaza județul in toate direcțiunile.

CONDIȚIUNILE

ca o sosea sau drum să fie bun.

Ca o sosea sau un drum, sa fie bun, să inlesneasca și sa nu jeneză comunicațiunea, trebuie sa indeplinească următoarele condițiuni:

- 1) Sa nu aiba fagașe de roata.
- 2) Sa nu aiba gropi.
- 3) Sa fie curată de praf in timp de uscaciune, caci praful se face noroi.
- 4) Sa fie curată de noroi in timpuri umede.

5) Sa fie pietriș de rezerva, ca indată ce se fac fagașe de roata, sau gropi, ori cât de mici, sa fie umplute cu pietriș.

6) Personalul in special cantonierii să aiba grija a nu lasa facerea gropilor și fagașelor de roți, astupându-le la timp cu pietriș din cel de rezerva, sau când nu are pietriș, sa ia un car sau două și sa aduca pietriș sau prundiș de unde va putea gasi și in cazul cel mai rau, sa astupe gropile și fagașele cu potrivirea bordurelor din jurul fagașelor sau gropilor.

7) Cantonierii sa nu aiba o alta ocupațiune de cât numai ingrijirea patului soselei și când nu poate singuri, sa li se dea echipe de prestatori, sub supravegherea piche-rului sau șefului cantonier al secției respective.

8) Pietrișul sa se așternă in masa pe patul soselei, numai toamna, sau iarna când este desghet și primavara cel mult pâna la 10 Martie, in restul anului și mai cu seamă vara și pe secete mari, sa nu se așternă pietriș pe patul soselei decât numai in cazuri extreme, unde s'ar fi facut gropi, sau fagașe de roata și numai atât pentru astuparea acestora, iar peste acest pietriș oricât de puțin așternut, sa se arunce puțin praf nisipos după sosea, curățat de baligi și alte materiale.

Inamicul cel mai mare al soselelor, sau agentul distrugator este apa.

Cantonierii și intreg personalul sa aiba multa grije de a da scurgere apelor provenite din ploi, sau topiri de zapezi și cari baltesc pe patul soselei.

10) Este bine constatat ca noroiul conținând umezeala inmoaie patul soselei și când roatele unui car incercat trec peste acel loc, sparg cu inlesnire soseaua, facând fagașe de roți, de aceea este foarte necesar curățirea noroiului după sosea.

11) Pietrișul sa nu se așternă nici odată peste noroi, caci pietrișul fiind greu se scufunda și noroiul ese deasupra pietrișului și avem soseaua plina 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 soselei, ca să nu lase facerea gropilor, fagășelor 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 bunelor întrețineri a patului soselelor și în urma șanțurilor soselei, în considerațiune ca călătorii 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 300000 lei) nu permite de a se da uneltele de lucru speciale, atâtea câte necesita în întreg județul; s'au făcut încercări în mai multe rânduri de s'au dat unelte comunelor, dar cei cari aveau îngrijirea și răspunderea lor, înlocuiau uneltele bune și noi, mai cu seama sapele, casmalele, lopețile și târnacapele, cu unelte de ale lor vechi și uzate, justificându-se ca uneltele s'au uzat de lucrători și cereau altele, cari aveau soarta celor dintâi. În multe cazuri, uneltele de lucru dispăreau, fără a li se mai da de urma; așa ca mare parte din prestatori, es în lucru soselelor fără unelte, de sapat și transportat pământul executor al soselei, mulți ies în lucru cu câte un ciocan de sapa, târnacop, casma ori lopata, tocite sau rupte, fără coade bune și se țin toată ziua de a împuna coada uneitei și de a-i îndrepta gura strâmbată și ruptă cu câte un bolovan de piatra; alții vin cu câte o copae sparta, sau o lucată de copae pe care o mearcă cu câte un pumn de pământ, alții leaga copaiă cu câte o sfoară, târând copaiă pe pământ după el, sfoara slabă se rupe de câte două 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 devreme și peste zi face conace lungi, nu poate termina lucrul cu lucata calculat pentru 5 zile, și după 5 zile el parascește lucrarea, fără să fi terminat cantitatea data, pretextând ca 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 lucrător și agenții Serviciului Tehnic și reclamațiuni pe la autorități ca sunt nedreptăți.

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 gărle, din valcele, varsături de maluri, râpe, gropi, etc. și spre a se scapa mai repede de aceasta sarcină a soselelor neplăcută lor, ridică pietrișul așa cum îl gasesc, plin de materiale străine, de nisip, potmol, pământ, etc., îl gramădesc pe sosea unde le vin mai la îndemână, fără a ține seama de punctul unde li s'a fixat și arată a-l transporta și în loc de a forma gramada, sau gramezile pe zona sau pe marginea soselelor, îl gramădesc adesea în mod neregulat pe mijlocul soselei și cei mai mulți fac și gramezile mai mici de doi metri cubi; la recepții, agenții Serviciului Tehnic, controlând și măsurând cantitatea de pietriș aprovizionată și în cazul când gramezile nu conțin volumul ce s'a dat prestatorului, sau când pietrișul aprovizionat conține prea multe materii străine, i se pune în vedere lipsa găsită la luarea în primire, sau lipsa prin scoaterea materiilor străine, i se cere a completa aceasta lipsă și în cele mai multe cazuri nu o completează; atunci se calculează lipsa și se lasă dator cu cantitatea neaprovizionată; de aci reclame pe la autorități, ca pe nedrept a fost lăsat dator.

Adesea se mai întâmplă și cazul, ca locuitorii având diferite ocupațiuni, trimet 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 gramezilor de pietriș adesea se gasesc la baza gramezei o movila de pământ îmbracată 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 format gramada bine aranjată, o îmbracă cu un strat subțire de pietriș, așa ca privita gramada numai după exterior, prezintă o aparență ca grămada este formată de cel mai bun și curat pie-

triș. Agenții Serviciului Tehnic iau toate măsurile spre a nu fi induși în eroare de prestatori, în cât în județul Dâmbovița, prestatorii străuși meren în îndeplinirea datorii, din an în an, revin la stăruiala datoriei.

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

Aiți fac chitanțe de mâna cautând a lăsa semnatura vreunui cantonier sau șef cantonier, departat 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 mâna locuitorilor, afirmând că au făcut prestația în timpul când erau în serviciu, etc.

4) *Nepricepere.* — Sunt și prestatori, cărora nu le-ar lipsi bunăvoința, dar le lipsește priceperea, așa că li se da să niveleze patul soselei, unde se află depresiuni, ei gramadesc pământul neregniat și ondulat, fără a putea din cauza nepriceperii să-l potrivească, așa că să formeze o suprafață plană bine nivelată. Șanțurile soselelor le fac strâmbe și în unele părți mai adânci, în altele mai la suprafață, cu largimi neregulate.

Marginele soselelor, le fac cu totul neregulate. Pământul din șanțuri îl arunca pe patul soselei peste pietriș, unde nu este trebuința de a li arunca, diluând 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 nepietruite, sau arunca pietrișul pe sosea cu lopata din grămadă de pietriș, unde o cadea și cum o cadea, fără a-l distribui și așterne în mod regulat, când trebuința cere, a se astupa mai cu seama gropile și făgașele de roți.

În cele mai multe cazuri, arunca pietrișul peste noroi, fără a curăți noroiul, așa că pietrișul fiind greu cade la fund și noroiul este deasupra pietrișului acoperindu-l fără să se poată cunoaște că în acel punct sau loc s'a făcut o împietruire.

Contra acestor executări, rău făcute, din nepricepere și adesea 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 525 km. cu aproape 25 comune, cu peste 45000 zile de prestație, repartizate pe cel puțin 125 sosele de lucrări din secția sa.

Un picher având în medie 5 comune cu 70—80 km. de sosea, având sub conducere și supraveghere cel puțin 10000 zile de prestație 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 văi adânci.

Prestatorii având după legea drumurilor 35 zile și sunt împrejurări de forță majoră când li se prelungeste 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 vrea, în mod foarte neregulat; uneori vine la lucru mai de dimineață, alteori mai târziu, lăsând zile intermediare dela 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 trebuința, a-i însemna pe pământ porțiunea de lucru, atunci când vine fiecare prestator în lucru soselei, în orice zi și în orice care timp al zilei, adică la orice ora, când el poate, sau când el vrea să este 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 când se apucă și lucrează ce crede și cum crede el și în punctul unde și-l alege el singur.

Mijloacele județului nu permit a avea un personal numeros ca să poată satisface la timp toate aceste cerințe, față cu eșirea neregulată a prestatorilor în lucru soselelor.

Personalul de picheri și șefi cantonieri, tot din lipsa mijloacelor bănești, este slab salariat și nu le permite a-și cumpara și întreține un cal cu care să poată vizita mai cu înlesnire toate punctele de lucru, cari se află mult departate unele de altele, așa că este silit a parcurge pe picioare distanțe de zeci de km. dela un punct de lucru la al-

tot unele ajungând cade de oboseala îndelungatului drum.

Din eşirea neregulată a prestatorilor în lucrul soselei, nu-şi poate uota sau însemna lucrul executat de fiecare prestator pe faţa pământului şi la recepţiune se întâmpina dificultăţi; mai este şi cazul ca atunci când a venit timpul de a se lua în primire lucrările de prestaţie din fiecare epoca, locuitorii sunt vestiţi a eşi în punctul unde a lucrat spre a-şi da lucrarea făcută în primire şi unii prestatori sau nu au fost vestiţi de autoritatea comunala sau nu se găsesc în comuna, din care împrejurare se întâmpina mari dificultăţi la recepţiuni, cu urmare de incurtături, cari dau foarte mult de lucru agenţilor Serviciului Tehnic, de a le limpezi.

Unii prestatori caută să profite de aceste incurtături, când nu au făcut lucrul complot, sau nu au făcut nici o lucrare şi aşteaptă până să fie urmărit de perceptor peste un an şi mai mult şi atunci pleacă cu petiţii, cerând să se facă cercetare locală (şi mai cu seama când pământul este acoperit cu zapada) spre a dovedi cu martori ca el a făcut soseaua.

Acestea şi altele multe şi numeroase sunt dificultăţile ce se întâmpina cu controlul, din lipsa de personal.

6) *Scutirea prestatorilor în lucrul soselelor.*—După legea drumurilor, un prestator cu palmele, are un termen de 15 zile şi cel cu vitele 35, ca să-şi facă prestaţia, socotita a 5 zile de lucru şi după cum s'a arătat mai sus, aceste termene, în cazuri de trebuinţă se prelungesc.

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

În fiecare epoca se cheama un număr de locuitori din fiecare comuna, prin chemări scrise, în cari li se arată ziua când să iasă în lucrul soselei, şi locul unde să iasă, precum şi lucrarea ce are de făcut. Parte din prestatori ies, însă cei mai mulţi, după cum s'a arătat mai sus, ies când cred ei, sau când timpul şi împrejurările le permit; dar mare parte nu ies. Li se prelungeste termenul dar tot nu ies în lucru, şi la includerea epocii de lucru, se iau în primire lucrările ce se găsesc făcute, se dresează liste de cei ce au lucrat tot ce li s'a dat sau numai parte şi liste de cei ce n'au lucrat nimic; celor ce au lucrat tot sau numai parte li se dau chitanţe de achitare pentru lucrul executat; iar cei ce n'au lucrat se lasă datori; se formează liste de cei lăsaţi datori şi se dau Administraţiei Financiare

spre a fi urmăriţi, şi cei urmăriţi, aleargă cu petiţii pe la autorităţi, pretextând ca au fost bolnăvi în timpul chemării sau au avut vitele bolnăve, ori au avut bolnăvi în familie, sau au lipsit din comună, ori nu a fost vestit, sau ca el a eşi dar nu i s'a dat de munii de lucru, etc., etc.

În ceea ce priveşte eşirea în lucrul soselelor, sunt foarte mulţi locuitori îndărătniciţi, din împrejurare ca ei consideră prestaţia ca un *beilic* şi chiar o numesc în limbajul lor *beilic*, şi nu vor să iasă în lucru când sunt chemaţi, în speranţa că se vor putea strecura fără să o facă; sau amâna din zi în zi eşirea în lucrul soselei, până se face includerea epocii de lucru.

Totii însă doresc să aibă sosele bune, dar fiecare doreşte ca altii să le facă, el nu.

În genere se întâmpina dificultăţi, în cele mai multe comune unde locuitorii trebuiesc scoşi la sosea şi cu forţa, un agent al Serviciului Tehnic însoţit de un Consilier comunald, sau de un Jandarm, umblă din casă în casă, sfatând, indemnând cu bine şi câteodată cu asprime pe locuitori, a merge să-şi facă prestaţia, dar adesea sunt bruscaţi de locuitori, ca să-i lase în pace cu soseaua, ca ei au să o platească în bani şi când se vad urmăriţi de perceptor, aleargă cu petiţii pe la autorităţi, ca să fie îngăduiţi să o facă în anul următor, sau afirmă ca ei au făcut soseaua, dar ca ei au fost persecutaţi de primar sau de picier şi au fost lăsaţi datori din ură şi prin toate cile caută să stabilească ca au făcut soseaua, arătând lucrări făcute de alţii şi staruind ca sunt făcute de ei, cauzând Serviciului Tehnic foarte mult de lucru şi ca corespondenţe şi ca cercetări locale.

7) *Urmărirea rămăşiţei de prestaţii la timp.*—Aceste dificultăţi s'ar reduce foarte mult dacă prestatorii rămaşi datori, ar fi urmăriţi îndată ce se dau Administraţiei Financiare liste de rămăşiţe, aşa ca dacă un locuitor care în adevăr a făcut prestaţia şi la luarea în primire nu a fost prezintă şi cei ce se aflau faţa, sau nu au ştiut a cui este, sau din rea voinţă nu au spus numele celui ce a lucrat, se poate dovedi cu înlesnire, când reclama la timp, însă nu este tot aşa când urmărirea se face după unu sau doi ani, când pe faţa pământului nu mai există nici o urmă de lucrare făcută.

Urmărirea prestaţiei la timp, adică îndată ce se dau statele de bani, de rămăşiţa prestaţiei Administraţiei Financiare, cei rămaşi datori să fie somaţi, ar avea de urmare:

1) Prestatorii de teama plăţii în bani, ar eşi imediat în lucru soselelor, cum de altfel am avut şi actualmente avem exem-

ple sub actualul D-n Administrator Financiar.

2) Cei rau naraviți, cari canta prin întârzieri sa se scape de sosea, nu ar mai putea alerga la diferite tertipuri sa stabileasca ca au facut soseaua, caei timpul fiind scurt, dupa inchiderea epocii s'ar putea cu inlesnire dovedi, daca in adevar au lucrat sau nu; dar urmaririle facându-se tarziu, după

doi sau mai mulți ani, este evident ca după un interval așa de mare trecut, între executarea lucrării (daca lucrarea s'a facut in adevar) și urmaririle, cercetarile și constatarile asupra lucrarilor, fie de terasamente, fie de aprovizionări de pietriș, nu mai pot fi constatate, nici daca s'au facut, nici daca nu au fost facute, ne mai găsindu-se nici o urma pe fața pământului.

Inundațiile din anii 1912, 1913 și 1914.

Trei ani consecutivi —1912, 1913 și 1914— a fost o perioada de mari nevoi, de mari greutăți și de mari pagube, pentru soselele și lucrarile de arta din județul Dâmbovița.

Sosele rupte de șihoe și curențe puternice de ape; prabușite de alunecări de terenuri; potmolite de rasături de maluri.

Poduri podete, aparatori și lucrari de arta distruse, sau rau deteriorate, se întâlneau la orice pas, in întreg județul.

Numai anul trecut, am avut stricăciuni și pagube de peste 600000 lei, pe cari cu slabele mijloace și resurse de cari Serviciul Technic dispunea, sau mai bine zis de care nu mai dispunea, nu s'a putut și nu se putea întâmpina la timp; așa ca, de cele mai multe ori, ne gaseam siliți, in împrejurări urgente, a înlocui cu craici de arbori după sosele, sau de unde puteam, podline sau alte piese cari ne lipseau și pe cari nu le puteam procura prin fonduri bănești, cari ne lipseau fiind epuizate.

Iarna aceasta, a fost una din cele mai rele și defavorabile pentru soselele din județul Dâmbovița. Din lipsa de mijloace, pentru o împietruire suficientă și din cauza marelui umezeli și desghețului, soselele in cea mai mare parte se afla actualmente in stare de degradare, și pe cât se vede ploile continuă a cadea și apa cazută pe sosea, intrecătoare și favorizează încă degradarea,

care se mărește pe fiecare zi, cu toate măsurile ce s'au luat și se iau zilnic de către Serviciul Technic.

In această perioada de trei ani, —pe lângă sosele și lucrarile de arta— au suferit foarte mult și hoblele și satele din acest județ, din cauza marilor inundațiilor și varsături de ape.

Ialomița, in ținutul comunelor Finta și Bileurești, și-a parasit matca și s'a revarsat peste întinsele semănături și peste satele Finta, Ibriene, Coznești, Hodarești, Catun și Oclăul Boului, distrugând semănături, ineciul animale, pasari de casa, darămând cimitire, biserici și case, ca in satul Hodaraști, și in fine cauzând pagube foarte insemnate.

Nu mai puțin râurile: Argeș și Dâmbovița precum și gârlele: Ialomițoarele, Bizididelul, Potopul, Rastoaca, Șutele, Crivațul, Crevedia, Tinoasa Râul Alb, etc., etc. au cauzat de asemenea mari stricăciuni și foarte insemnate pagube in județ.

In acest interval de timp, de grea cumpană pentru sosele și lucrarile de arta din județ, Serviciul Technic, de și in număr restrâns, totuși a luat la timp toate măsurile putincioase, necesare, unde prezenta și datoria sa se cerea a fi.

Domnule Prefect,

Domnule Președinte,

Domnilor Membrii,

Înceind expunerea mersului lucrărilor conduse de către Serviciul Tehnic din acest județ, în expiratul an 1914, și arătarea trebuințelor de care Serviciul Tehnic are nevoie, pentru o buna stare a soselelor și lucrărilor de artă;—cred—mea, a aduce la cunoștința Domniilor-Voastră; ca cu toate dificultățile ce s'au întâmpinat, cu toate nevoile și lipsa de mijloace, de care zilnic 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 câteva date s'au arătat mai sus în această expunere, județul Dâmbovița, se găsește clasificat, printre cele dintâi județe ale țării, în ce privește, atât lungimea rețelei cailor de comunicație sosele, cât și starea soselelor în general.

Caile de comunicație din acest județ, ar ocupa printre celelalte județe ale țării, un loc și mai sus, dacă rețeaua drumurilor sosele printr-o prea marea ei întindere, nu ar întrece cu mult mijloacele și putința unei bune și regulate întrețineri.

Aflarea în capul administrației județului a unui conducător tânăr, înzestrat cu dorul, dragostea și datoria muncii și care nu pregeta a controla mersul administrației ce i s'a încredințat de la un capăt la celălalt al județului, al unui Președinte bine cunoscut ca om de muncă și de o înțeleaptă gospodărie și a unui Consiliu General luminat și animat de prosperitatea Județului, sunt suficiente garanții ca în această sesiune se vor chibzui cu multa maturitate și înțelepciune, mijloacele trebuincioase pentru îmbunătățirile ce se cer și se vor găsi și

complecta lipsurile ce actualmente se întâmpina spre bunul mers al cailor de comunicație și lucrărilor de artă din acest județ, fiind încredințați cu toții, ca:

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

Țările cari au înțeles mai de timpuriu marile foloase ce aduc omeniței caile de comunicație, nu au pus nici o margine sacrificiilor cerute și nu s'au dat nici un pas înapoi când au fost cerințe și necesități, cari priveau înmulțirea și îmbunătățirea lor, învingând și învelind tot globul pământesc ca într-o rețea deasă cu cai de comunicație pe uscat și pe ape, construind sosele, cai ferate, strabatând munți înalți și stâncoși cu tuneluri, canalizând ape și râuri, împreună-mând mari prin canale, construind punți traverse peste fluvii și peste râuri, aruncând vase gigantice pe spatele marilor și în line făcând tot ce omenește s'a putut face și necruțând nimic ce a putut aduce îmbunătățiri și foloase mari comunicațiilor, comerțului, industriei și activității omenești.

Terminând, urez onorabilului Consiliu Județean, o activitate rodnică, ca printr-o înțeleaptă chibzuire, să se găsească mijloacele necesarii, cu cari caile de comunicație și lucrările de artă din acest județ, să poată fi completate și aduse în cea mai buna stare de comunicație, spre a se putea satisface cerințele și dorințele generale.

Inginer Șef al jud. Dâmbovița, N. BRUNEANU

TĂBLOU

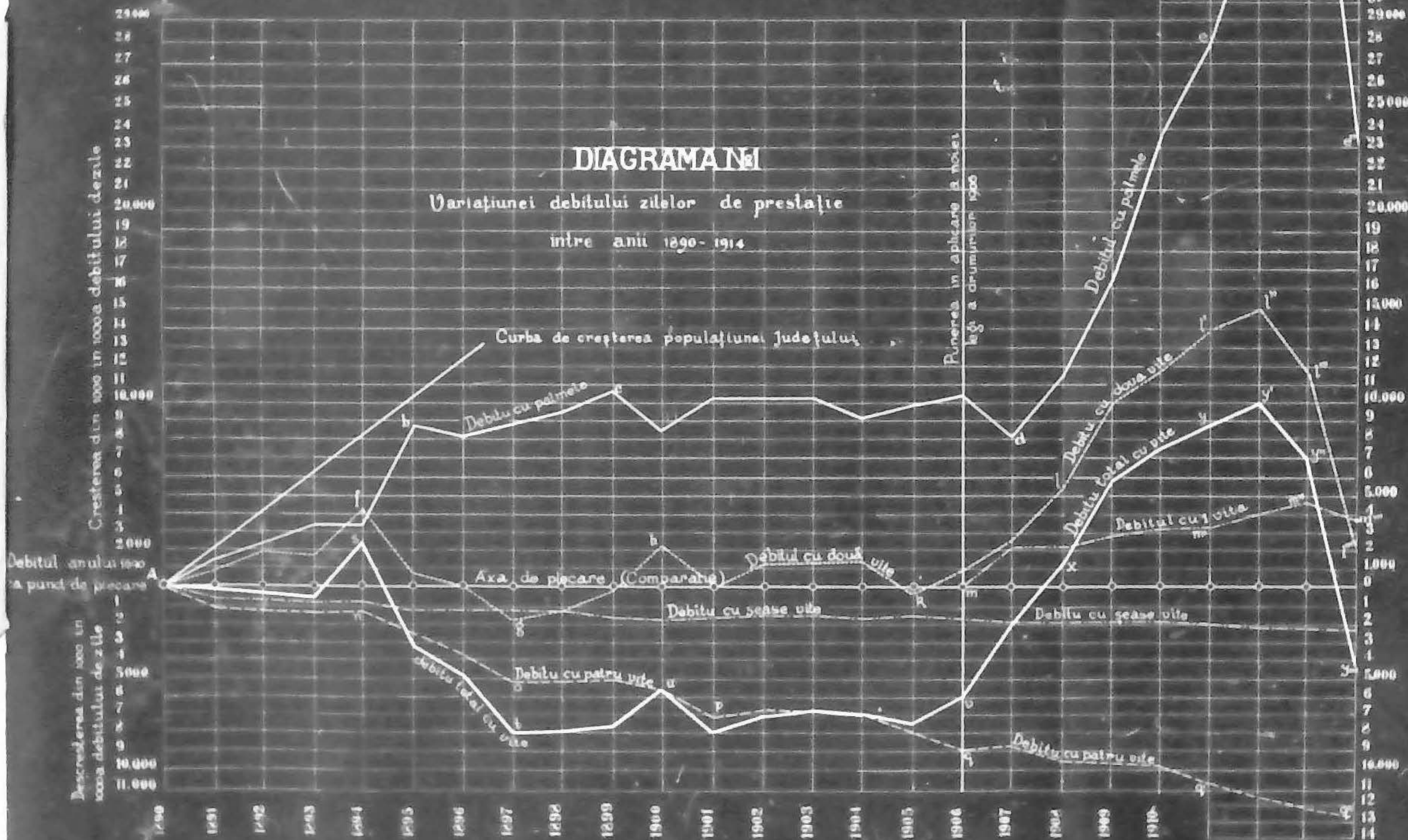
De lucrările executate pe drumurile județene, vecinale și comunale din județul Dâmbovița

in campania a. c. 1914

PUNCTUL unde s'a făcut lu- crarea	LUCRĂRILE EXECUTATE ÎN GENERAL															ZILE EFECTUATE CU :				Zile acătate în natură cu :				ZILE RAMĂȘITA CU :										
	D I N		N O U			R E P A R A T I U N I L E						P O R T U R I		P O D E T E		Palmie	V I T E				Palmie	V I T E												
	Terasa- ment		P I E T R I S			Terasa- ment		P I E T R I S		Săpturi		P O R T U R I		P O D E T E			1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite		Palmie	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite								
	M. l.	M. c.	M. l.	M. c.	M. l.	M. c.	M. l.	M. c.	M. l.	M. c.	Construite	Reparate	Construite	Reparate	Construite	Reparate					1 Vite						2 Vite	4 Vite	6 Vite	1 Vite	2 Vite	4 Vite	6 Vite	
Soseli Județene . . .					50210	11153	4025	900	1485	13540	11110			3	1	16	270	11015	480	243	590	70	10042	403	5106	501	50	973	77	620	50	20		
• Vecinale . . .	800	2117		138	414	139		144700	2810	125328	26437			21	19	178	477	1206	12270	1220	27225	1395	100	36769	1677	35076	1335	71	5711	113	2149	60	26	
• Comunale . . .					144250	37500	15150	15068	1730	319232	191250			1	30	6	245	304	555	58785	2765	12910	975	75	45730	2394	29501	801	50	13054	171	3311	114	25
Total general . . .	800	2117		138	414	139		50210	77000	371210	71475			1	37	26	439	1051	1761	112070	1465	68070	2960	245	92412	3871	62883	2925	171	15738	291	6080	214	71

Șeful Serviciului Tehnic, Inginer Șef, N. BRUNEANU

1915, Februarie



Seful Serviciului Tehnic

INGINER SEF N. Brumbaru

Târgoviște 194 Ianuarie

1911

1912

1913

1914