

*Varia Geografica*  
*Slavici*

LES

# ROUTES EN ROUMANIE

PAR

NESTOR URÉCHIA

INGÉNIEUR

ATTACHÉ À LA I DIVISION AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

RÉPÉTITEUR À L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE BUCARÉST. -- ANCIEN ÉLÈVE DE  
L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE ET DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE PARIS



BUCAREST

I. V. SOCEC, IMPRIMEURS

59. — Strada Berzei — 59.

1900



**BIBLIOTECA  
CENTRALA A  
UNIVERSITĂȚII  
DIN  
BUCUREȘTI**

Nº Curent 50266 Format.....

Nº Inventar A25692 Anul.....

Secția Depozit III Raftul.....

*Inv. A. 25.692*

LES  
ROUTES EN ROUMANIE

PAR

NESTOR URECHIA

INGÉNIEUR

ATTACHÉ À LA I DIVISION AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
RÉPÉTITEUR À L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE BUCAREST. -- ANCIEN ÉLÈVE DE  
L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE ET DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES DE PARIS



BUCAREST

I. V. SOCEC, IMPRIMEURS

59. — Strada Berzei — 59.

1900

*625.711(R), 1900 (54) (083.4)*

*50923*

APERÇU HISTORIQUE  
SUR  
LES ROUTES EN ROUMANIE

---

L'historique des routes en Roumanie comprend trois périodes :

1. La période des *routes en terrain naturel*, de l'origine des Etats roumains à la promulgation du Règlement Organique (13<sup>m</sup>e siècle — 1832).

2. *Une période intermédiaire*, durant laquelle apparaissent les routes empierrées (1832 — 1868).

3. *La période des routes empierrées et entretenues*, de l'application de la loi des routes (1868) jusqu'à nos jours.

L'histoire de notre viabilité organisée ne commence réellement qu'avec la promulgation du Règlement Organique (1832); le grand essor des travaux de voirie prend date à la suite de la mise en application de la loi des routes de 1868. Sous les auspices et le régime de cette loi, une ère de remarquable activité s'est ouverte et de considérables travaux ont été exécutés.

## I. Première période. 13<sup>m</sup>e siècle — 1832

### Routes en terrain naturel

Durant plus de six siècles les communications, dans les deux Provinces roumaines, ont été desservies par des chemins rudimentaires, simples tracés frayés à travers les champs, les forêts et les montagnes. Ces tracés, silhouettés par les passages répétés des véhicules à droite et à gauche d'une ligne variable, n'avaient rien de la route telle qu'on l'entend de nos jours; sans dimensions déterminées ni forme arrêtée, ces tracés suivaient les inflexions des terrains qu'ils parcouraient, recouverts d'une épaisse couche de poussière pendant la sécheresse ou de véritables océans de boue en temps humide. Manquant d'une assise solide et fixe, ces tracés étaient sillonnés d'aspérités ou de fondrières sans nombre; marécageux dans les ravins et les bois, rocailleux à la montagne, zébrés d'ornières dans lesquelles les véhicules s'enfonçaient jusqu'à l'essieu et même au-delà.

Tous les voyageurs qui, dans le passé, ont parcouru ou simplement traversé les Principautés roumaines s'accordent, à travers les siècles, à proclamer l'état primitif et détestable des chemins de ces pays.

Nous consignons, en note, les impressions

de quelques-uns de ces voyageurs, pris au hasard, à partir du 17<sup>m</sup>e siècle <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> 1650. „Tout d'un coup, la chaleur survenant, la neige fondit, et nous nous vîmes dans la boue jusqu'au poitrail des chevaux (entre Galatz et Iassy) sur un terrain glaiseux et visqueux. Cette dernière étape fut la plus douloureuse de toutes. Relation de Paul de Halep, archidiacre qui accompagnait Mgr le Patriarche Makarie d'Antioche dans son voyage en Russie à travers les provinces roumaines. Voir „Arhiva istorică a României“, page 59).

1762. „Nous commençâmes à trouver des petits arbustes, puis des arbres et à la fin une forêt avec des *chemins détestables* (entre Galatz et Iassy, pag. 209)... A 2 h.  $\frac{1}{4}$  nous continuâmes notre voyage par des chemins également rompus et où il y avait de plus de fort mauvais pas (page 24)... Enfin, après bien des périls, les chevaux commencèrent à se remuer et ils nous dégagèrent de ces *affreux bourbiers*... (R. P. Joseph Boscowich. „Journal d'un voyage de Constantinople en Pologne fait à la suite de S. Exc. M. J. Porter ambassadeur d'Angleterre“. Lausanne, 1772).

1786. „La beauté du paysage (entre Bucuresci et Câineni) n'est qu'une faible compensation des routes affreuses. Vous pouvez vous imaginer, mon Prince, combien ma marche était lente dans des montagnes où vingt paysans étaient quelquefois obligés de soulever les roues de mon carrosse, pour le faire passer par dessus des pierres aussi grosses que la voiture même“. (Lady Craven. „Voyage en Crimée et à Constantinople“. Paris, 1789).

1812. „Les chemins (entre Bucuresci et Câineni), à peine tracés, sont quelquefois suspendus sur des précipices effrayants; le plus souvent encore entièrement coupés par les Turcs, qui dans la dernière guerre avec l'Autriche, empêchaient ainsi l'approche des ennemis. On n'a pu rétablir les communications qu'en plaçant, dans le rocher, des poutres que nul ferrement ne retient et qui, balancées par le poids des voitures se rompent quelquefois et précipitent les voyageurs dans des abîmes dont la profondeur ne laisse plus d'espoir de les retirer“. (Comte de Lagarde „Voyages“. Paris, 1824).

1827. „Souvent nous cotoyions le chemin (de Câineni à Bucuresci) qui, généralement, était *impraticable*... A mesure que nous avançons le chemin devenait de plus en plus difficile... A un moment donné il nous fallut, aux quatre chevaux attelés aux chariots à bagages, ajouter nos huit chevaux afin de gravir une rampe très dure. La voiture s'était enfoncée dans la boue jusqu'à l'essieu... (Relation d'un voyageur anglais en Valachie, C. Colville Frankland. Voir la revue „Tinerimea Română“. Vol. III. Fasc. II. 1899).

Encore faut-il ajouter que les témoignages de ces voyageurs qui, la plupart du temps, ne faisaient que traverser les Principautés roumaines, ont trait seulement aux „grands chemins“ qu'ils parcouraient, se rendant d'Occident en Orient ou inversement, à travers les Principautés. Or, seuls ces „grands chemins“ jouissaient, à certains moments, d'un semblant d'entretien de la part des gouvernements des Principautés; on peut se figurer l'état des autres chemins ordinaires, reliant simplement les villes et les villages!

Les „drumuri mari“, les „grands chemins“ conduisant, de l'intérieur du pays aux frontières étaient, pour la Valachie:<sup>1)</sup>

1. Le chemin conduisant, de Bucuresci en Turquie, par Giurgiu.

2. Le chemin menant, de Bucuresci en Transylvanie, par Pitesci, Curtea de Arges et Caineni<sup>2)</sup> (Turnul Roşu, Rothen Thurm).

3. Le chemin conduisant de Bucuresci en Moldavie, par Urziceni, Buzeu, R.-Sarat et Focşani.

Deux conditions particulières, la position géographique de la Moldavie, lieu de passage de la Turquie et de la Valachie en Pologne, Au-

---

<sup>1)</sup> Bien que ce terme de „Valachie“ soit impropre et totalement inconnu des habitants de cette province roumaine (que les indigènes appelaient „Tera Românească“, „Pays roumain“) nous sommes obligés de l'employer, la langue française n'en tenant pas d'autre à notre disposition.

<sup>2)</sup> La grande route, conduisant de Bucuresci en Transylvanie par Ploesci et Predeal (passe de Temeş), est de création plus récente.

triche et Russie, et l'orientation, du Nord au Sud, de certaines de ses grandes rivières comme le Siret, le Bêlad et autres, ont permis et imposé le tracé de certains „grands chemins“ sillonnant la Moldavie dans toute sa longueur. Ainsi, l'histoire constate l'existence, en Moldavie, dès les premiers temps, des „grands chemins“ suivants :

1. L'un, le long de la vallée du Bêlad, menant de Galatz à Iassy par Tecuci, Bêlad et Vaslui.

2. Un autre, dans la vallée du Siret, conduisant de la frontière valaque (Focșani) à Mi-hăileni à la frontière autrichienne (Bukovine) par Adjud, Bacău, Roman, Tîrgu-Frumos et Botoșani.

Notons ensuite, dans les vallées secondaires aboutissant à la vallée du Siret les chemins ci-dessous, s'embranchant sur le grand chemin de la vallée du Siret :

a) Le chemin de la vallée du Trotuș conduisant d'Adjud en Transylvanie, vers Brașov, par Tg.-Ocna et le point de passage-frontière d'Oituz.

b) Le chemin de la vallée de la Bistrița, menant de Bacău au Nord de la Transylvanie, par Piatra et le point de passage-frontière de Prisăcani.

c) Le chemin de la vallée de la Moldova mettant en communication les villes de Roman et Suceava (Bukovine) par Fălticeni.

Ajoutons l'embranchement de Tîrgu-Frumos à Iassy, longeant en grande partie la vallée du Bahlui, qui, d'ailleurs, n'aboutit pas à la vallée du Siret.



3. Un troisième grand chemin, le long de la vallée de la Jijia, menant de Iassy à Cernăuți (Bukovine) par Dorohoi et Mamornița.

Ajoutons, pour mémoire, le chemin de la Vallée du Prut, entre Iassy et Galatz, fort peu fréquenté, ne traversant qu'un seul chef lieu de département (Huși)

L'instabilité des gouvernements qui se succédaient au pouvoir, l'existence précaire et l'insécurité presque absolue des provinces roumaines, furent autant de causes qui empêchèrent la création d'un service de construction et d'entretien des routes. D'ailleurs les moyens pécuniaires faisaient défaut. De plus, nos ancêtres n'éprouvaient nullement le besoin de posséder un réseau de voies de communication étendu et bien entretenu. A l'encontre de ce qui se passe aujourd'hui, les chemins permettant la pénétration de l'extérieur du pays à l'intérieur, de province à province, ou même de département à département, étaient considérés comme dangereux pour la sécurité de la population.

Les „grands chemins“, aussi bien que les chemins de moindre communication, en temps ordinaires, ne faisaient l'objet d'aucun entretien <sup>1)</sup>.

Des circonstances particulières seules, amè-

---

<sup>1)</sup> Les princes moldaves et valaques n'ont marqué quelque sollicitude que pour les grandes artères des villes et notamment des 2 capitales. L'édilité de ces villes était confiée à „l'Epitropia Obștirilor“ dont une division, la „Polcovnicia podurilor“ s'occupait des grandes rues et des ponts principaux de Bucuresci et Iassy. (Voir les volumes de „Istoria Românilor“ de V. A. Urechia).

naient les princes roumains, à certains moments, à faire remettre en état les grands chemins. Réfection d'ailleurs rudimentaire se bornant à quelques pratiques fort simples: dresser le terrain tant bien que mal, sans s'inquiéter des pentes, jeter quelques détritrus dans les fondrières et des branchages dans les marais, de manière à affermir provisoirement le sol, telles étaient à peu près les seules conditions à remplir.

Ces travaux primitifs étaient exécutés par les paysans, auxquels les princes ou les agents des Puissances occupant le pays, imposaient la corvée, sans aucune règle et d'une manière vexatoire.

Ces réparations s'effectuaient lors du passage de quelque notable voyageur étranger et surtout pour faciliter l'entrée ou le passage, dans les pays roumains, des armées étrangères qui occupaient les Principautés.

Ainsi, pour ne citer que quelques exemples, le premier soin de l'Autriche qui occupa l'Olténie (Petite Valachie) en 1717, fut de construire, pour des raisons stratégiques et économiques, la „Via Carolina“ route menant de la frontière transylvaine, de Turnul Roșu à Râmnicul-Vâlcea (65 kil.), travail qui coûta la somme de 60000 florins, fournis d'ailleurs, pour la majeure partie, en nature ou en argent, par les habitants de l'Olténie.

Durant l'occupation de la Valachie par l'Autriche, en 1790, les autorités procédèrent à la réfection de certains chemins, surtout de ceux qui

menaient à la frontière transylvaine, afin de faciliter la marche des troupes et surtout le passage des grosses pièces de l'artillerie autrichienne<sup>1)</sup>.

Des raisons de stratégie, de défense du territoire ou de simple sécurité dans l'intérieur du pays, faisaient prendre aux princes des mesures tendant à la destruction, plus ou moins partielle, des chemins et à l'interruption des communications.

Afin de faciliter les mouvements des troupes russes d'occupation, dans la période de 1806 à 1812, le gouvernement de Bucarest fait réparer quelque peu différents chemins; mais les préoccupations de l'autorité, eu égard aux voies de communication, se traduisant surtout par des mesures négatives, un certain nombre de ponts établis sur les affluents du Danube, près des embouchures, sont supprimés afin d'empêcher l'invasion des armées turques<sup>2)</sup>.

Une mesure analogue fut prise, par le prince Caragea qui, en 1813, fit enlever par les ispravniks (préfets) tous les ponts de la Ialomița, afin de s'opposer aux incursions de certains rebelles turcs qui infestaient la Valachie<sup>3)</sup>.

D'ailleurs, la sollicitude que quelques princes roumains auraient pu avoir pour les routes se brisait souvent contre la volonté de la Porte

---

<sup>1)</sup> Cf. „Istoria Românilor“ de V. A. Urechia. Vol. III, pag. 405.

<sup>2)</sup> Cf. „Istoria Românilor“ de V. A. Urechia. Vol. IX, pag. 141.

<sup>3)</sup> Cf. „Istoria Românilor“ de V. A. Urechia. Vol. X, pag. 721.

Ottomane dont les intérêts politiques n'étaient pas toujours d'accord avec une bonne viabilité des Principautés. La lettre de l'agent prussien Kreuchely, que nous consignons en note, est instructive, à cet égard <sup>1)</sup>.

Quant aux eaux, rivières et ruisseaux, dont le régime est presque généralement torrentiel en Roumanie, on les passait, tout simplement, à gué, la plupart du temps. L'été, l'automne, en temps de sécheresse, ce procédé primitif, ne présentait des inconvénients qu'au point de vue du confort dont on ne se souciait point dans le passé; le printemps, l'hiver, les grosses crues subites rendaient les traversées à gué fort dangereuses.

Maintes fois les voyageurs devaient se résoudre à attendre, sur une rive, la fin de la crue, ce qui pouvait demander plusieurs jours; ceux qui, à toute force voulaient, malgré le danger, passer sur la rive opposée, payaient souvent de leur vie leur téméraire résolution.

---

<sup>1)</sup> Lettre de Kreuchely (agent de la Prusse) à von Canitz. (Avril 1828): „Les chemins qui, de l'Autriche conduisent en Valachie, jamais ne peuvent être réparés sans une permission expresse de le part de la Porte. Celle-ci, malgré les représentations les plus pressantes que le bien du négoce l'exige, ne l'accorde pas, parce qu'elle s'imagine, qu'en cas de guerre, l'armée autrichienne et son train en auront d'autant plus de difficulté à passer les monts Carpathes. Avant peu, M. l'Agent d'Autriche s'adressa au hospodar pour faire réparer les chemins de Kineni (Câineni) à Bucarest. La raison de l'agent était que ce chemin était devenu impraticable pour les courriers. Le prince s'y refusa. M. de Hakenau lui dit qu'il donnât seulement un ordre aux ispravniks de laisser travailler et que lui-même porterait les frais des réparations les plus nécessaires, sans compromettre le prince, et le prince s'y refusa encore. (Cf. Collection de Documents Hurmuzaki, page 443, Vol. X).

On passait cependant, quelquefois, les rivières à l'aide de barques, de radeaux ou de bacs primitifs, dont le service était fait capricieusement et qui n'offraient qu'une sécurité très relative.

Les inconvénients que présentaient ces modes de traversées devenaient tellement considérables lorsqu'il s'agissait de grandes rivières telles que l'Olt, l'Arges, la Ialomița, le Siret, le Bêlad et autres, que la construction de ponts sur ces eaux était impérieusement réclamée. Ceci explique l'existence de quelques ponts sur les principales rivières de la Valachie et de la Moldavie, ponts qui apparaissaient, se transformaient, disparaissaient, reparaissaient, suivant les vicissitudes du sort variable des Principautés.

Ces ponts étaient généralement en bois, de construction rudimentaire. Le type le plus répandu était celui du pont de bateaux, oscillant et tremblant; les soi-disant ponts fixes sur palées n'offraient guère plus de stabilité <sup>1)</sup>.

Les ponts en pierre étaient très rares <sup>2)</sup>.

Un certain nombre de ces ponts, de dimensions plus considérables, étaient construits et entretenus par l'Etat et relevaient de l'institu-

---

<sup>1)</sup> „Souventefois il nous fallait nous arrêter au milieu de quelque rivière à cause des ponts frêles et peu sûrs, formés de rondins de bois si mal assemblés que les chevaux pouvaient facilement se casser les jambes en butant dans les vides“. (Relation de voyage de C. Colville Frankland en 1827 déjà citée).

<sup>2)</sup> On retrouve aujourd'hui en Moldavie 2 ponts en pierre du temps du prince Ștefan cel mare (Etienne le grand; seconde moitié du 15<sup>me</sup> siècle).

tion „Obștesca Epitropie“<sup>1)</sup>. Quelques ponts de moindre importance, ponceaux et passerelles, étaient construits et entretenus par les propriétaires sur les domaines desquels ces ouvrages devaient se trouver<sup>2)</sup>.

Les revenus de la taxe de péage que percevaient l'Etat ou les propriétaires servaient, en partie, à couvrir les frais de construction et d'entretien; les propriétaires ne pouvaient construire un pont et bénéficier des revenus du péage qu'en vertu d'un „privilège“ concédé par le prince.

Pour obvier aux innombrables difficultés que l'état déplorable des chemins opposait aux voyageurs, nos ancêtres prirent le parti de créer, de toutes pièces, un *service de transports* rapide, qui permît de séjourner, sur ces routes primitives, le moins de temps possible.

De là, la création des „Postes valaques et moldaves“ qui sont restées légendaires et dont l'institution remonte, selon toutes probabilités, aux origines des Principautés<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Littéralement „Assistance Publique“. Cette institution avait de multiples attributions dont notamment celle de veiller à la viabilité des capitales.

<sup>2)</sup> Voir dans l'„Istoria Românilor“ de V. A. Urechia de nombreux exemples.

<sup>3)</sup> L'existence de „la charrette de poste“, dans la seconde moitié du 16<sup>me</sup> siècle, nous est confirmée dans la „Relation de François de Pavie, seigneur de Forquevaux, d'un sien voyage faict, l'an 1585, aux terres du Turc et autres divers lieux de l'Europe“ (Cf. N. Iorga „Acte și fragmente“, page 34, Tome I). Voici ce que le noble voyageur raconte: A partir de ceste court de Moldave, où chacun de nous se monta d'un petit carrosse (caroutsă), tels qu'on les faict en ces païs-là, si bas et léger, qu'à un mauvais pas on le passe aizéement par dessus l'espaule, auxquels ne peut entrer qu'un seule personne, son matelas et ses vivres...

Le véhicule était le „cărucior“, la charrette, de dimensions très exigues, dont toutes les pièces étaient en bois. A ce véhicule très léger étaient attelées plusieurs paires de chevaux petits mais fringants, doués d'une force de résistance et d'une vélocité extraordinaires.

Les conducteurs étaient les fameux „Surugiï“ postillons infatigables et courageux.

Tous les voyageurs étrangers s'accordent à louer la rapidité inusitée de ces postes, tout en insistant sur le manque absolu de confort qu'elles offraient <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Voici quelques extraits de relations de voyage :

1650. Relation du voyage de Paul de Alep archidiacre accompagnant Mgr. Makarie d'Antioche: „Notre course (entre Galatz et Iassy, était plus rapide que le vol d'un oiseau“.

1786. „Quand j'eus pris terre dans la Valachie je trouvai des chevaux, des provisions et des gardes tout prêts pour mon service et je *volai* plutôt que je ne voyageai“. (Craven Lady: „Voyage en Crimée et à Constantinople en 1786“. Paris 1789. Voir page 409).

1806. „Dès que les postillons se sont courbés sur le dos de leurs chevaux, il agitent leurs longs fouets comme des frondes autour de leurs têtes, poussent le cri du départ et les chevaux partent aussitôt au grand galop, et traversent avec la même vitesse les montagnes et les vallées, les marais et les collines, sans faire attention à la faiblesse des ressorts de la voiture, à la profondeur des précipices qui bordent les deux côtés de la route, ou au manque de courage du voyageur tremblant....“ (Voyage en Allemagne, Pologne, Moldavie et Turquie par Adam Neale. Paris 1818. Voir page 43).

1821. „La manière de voyager dans les deux Principautés est si expéditive, qu'on ne peut rien lui comparer en aucun autre pays“. (Wilkinson. Tableau historique et géographique de la Moldavie et Valachie, 1821. Voir page 83).

1827. „Les charrettes sont tout ce qu'il y a de plus primitif. Accroupi sur une botte de foin vous êtes traîné tout le long, avec une vitesse effroyable, à travers les marais et les ruisseaux, les buissons et les fondrières, cahoté sans trêve ni merci“. (Relation du voyage de Colville Frankland, déjà citée en note).

L'institution des „Menziluri“ ou „Poste“ (Postes) a été l'objet, dans le passé, d'une certaine organisation. La direction des Menziluri, ayant son siège à Bucarest et Iassy, était confiée à un haut fonctionnaire. Ces postes réorganisées en Valachie, par le prince Al. Ypsilante, en 1775, ont eû des hauts et des bas suivant la plus ou moins grande sollicitude que les princes leur témoignaient. Selon les circonstances, elles dé-

---

1836. Stanislas Bellanger dans „Le Kéroutsa“ Voyage en Moldo-Valachie (Paris 1846) fait une description très spirituelle et colorée de la manière de voyager dans les Principautés Roumaines en 1836, c'est-à-dire, au moment des premières applications du Règlement Organique. „En aucun lieu du monde, écrit Bellanger (II<sup>e</sup> Vol. page 1), que je sache, on ne voyage avec plus de rapidité, mais aussi d'une façon moins confortable qu'en Moldo-Valachie... Les postes valaques sont de 4 lieues. Chacune d'elles compte un relais...“

„En voiture (charrette de poste) vous portez accompagné de deux ou trois surugï (postillons) avec la fougue d'un coup de vent; vous ne roulez pas sur la terre, vous la rasez comme une hirondelle, vous perdez la respiration et l'ouïe et la vue, asphyxié par la poussière qui vous enveloppe de toutes parts...“

Le véhicule est modeste: „Représentez-vous une boîte sans couvercle haute de 30 pouces, large de deux pieds, longue de trois, encadrée dans quatre roues d'une seule pièce arrondies au hachereau et montée sur deux essieux de bois, le tout sans qu'on ait employé un clou...“

L'attelage est primitif: „Des harnais de corde, deux traits et un collier de sangle, dans lequel l'animal passe sa tête de lui-même et s'en débarrasse aussi aisément, attachent 8, 10, 12 chevaux (cela dépend du trajet que vous avez à faire) à un timon encore paré de son écorce...“

1839. „Malgré notre accident nous avons fait quatre lieues en une heure et quart“. (Thouvenel: „La Hongrie et la Valachie“).

1857. „Six et huit chevaux, selon la nature du terrain que nous traversons, attelés à une calèche légère, m'ont transporté en 20 heures, de Galatz à Iassy. Les postillons avec des cris stridents mêlés au cliquetis de leur fouet animent leurs chevaux qu'ils gouvernent en écuyers des steppes avec un talent digne d'un cirque.“



pendaient directement du prince ou faisaient l'objet d'une entreprise particulière.

De toutes façons, cette institution était basée sur l'arbitraire et sur les vexations: les villages voisins des stations devaient fournir, sans aucune indemnité, les postillons, les chevaux et le fourrage nécessaire; les habitants devaient subir toutes réquisitions que les gens du prince trouvaient bon de leur imposer. Aussi, fait signalé par les voyageurs, les „grands chemins“ traver-

Nous passions comme un ouragan: rien n'arrêtait chevaux et postillons, ce qui m'a expliqué la supériorité des Moldaves dans l'arme de la cavalerie légère. A chaque relais de poste, qui se compose souvent de cabanes et d'écuries de branchages, deux cavaliers couraient à fond du train vers un troupeau d'une quarantaine de chevaux libres dans les steppes, ils les ramenaient vers la voiture à coups de fouet et toujours en poussant de grands cris. Là, les postillons prenaient les six ou huit chevaux nécessaires à notre trajet, en un instant ils étaient attelés et nous recommençons à franchir l'espace avec la même impétuosité.

Les costumes des hommes, leurs cris mêlés d'aspirations gutturales et nasales, le retentissement des fouets, l'aspect d'un paysage plein de grandeur et de variété: tout se réunissait pour donner à notre course rapide un caractère fantastique me rappelant les ballades allemandes.

Un accident arrivé à la calèche et qui eût demandé en France un jour de retard, avec intervention du bourrelier, du forgeron et du charpentier du village voisin, fut solidement réparé en quelques minutes par l'adresse des postillons, au moyen d'une branche d'arbre et de quelques bouts de corde. Si les membres du Jockey Club de Paris ou de Londres connaissaient cette spécialité des postillons moldaves ils les emploieraient dans leurs écuries“. (V. Doze: Un mois en Moldavie“. Bruxelles, 1857).

Voir aussi Hommaire de Hell: „Voyage en Turquie (1840)“, X. Marmier „Du Rhin au Nil“ (1846), M-me A. de Carlovitz: „Voyage dans les Principautés Danubiennes (1847)“ dans la Revue de Paris 15 oct. 1856, etc. etc.

saient de véritables déserts, les habitants fuyant ces chemins et se retirant loin de toute route<sup>1)</sup>.

Ces exactions prenaient un caractère exceptionnellement oppresif sous les régimes d'occupations des Principautés par les armées autrichiennes ou russes.

D'autre part, le défaut essentiel de ces postes fut de ne rendre, pendant longtemps, aucun service aux populations locales, se bornant à faire le transport des courriers de l'Etat, des voyageurs étrangers ayant lettres d'introduction auprès des princes, ou des envoyés ordinaires et extraordinaires accrédités. Les particuliers ne pouvaient jouir des avantages du transport rapide qu'offraient ces postes que s'ils obtenaient une feuille de route „carte de drum (podorojna)“ délivrée par les princes. Ce n'est que dans les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle que les particuliers purent se servir de cette institution. A cette date prend aussi naissance un service particulier de transports et la voiture de louage apparaît.

Bientôt on importa, de l'Occident, la diligence,

---

<sup>1)</sup> „On a, dans toute la Moldavie, la barbare coutume de s'emparer pour le service public, de tout ce que l'on rencontre, sans nul égard et sans rien payer, soit boeufs, chariots et chevaux; on les ôte aux paysans dans les villages... C'est la raison pour laquelle nombre considérable de beaux pays qui se trouvent sur les grandes routes sont actuellement abandonnés et changés en déserts, tous les paysans s'étant enfuis et ce n'est qu'à quelque distance des chemins publics que les terres commencent à être habitées“. (R. P. Boscowich: „Journal d'un voyage de Constantinople en Pologne etc. en 1762“. Lausanne, 1772. Voir page 212).

Ces remarques ont été faites par un grand nombre de voyageurs des 17 et 18<sup>me</sup> siècles.

lourde et massive, qui n'avait rien de la vélocité de la charrette de poste. A son tour, la diligence dut disparaître à l'apparition des chemins de fer (1866<sup>1</sup>).

## II. Période intermédiaire (1832—1868)

### Règlement Organique.

Union des Principautés 1859. — Avènement du prince Charles de Hohenzollern 1866.

Le Règlement Organique<sup>2</sup>) comprend les premières dispositions législatives établies, dans les Principautés, relativement aux routes.

*En Moldavie* par l'art. 139 du Règlement organique il est statué que l'entretien et la construction de toutes les routes seront du ressort du Ministère de l'Intérieur<sup>3</sup>).

<sup>1</sup>) Il n'est pas sans intérêt de mettre en parallèle la vitesse des voyages sur routes en France et en Roumanie dans le passé :

	17 <sup>me</sup> siècle	18 <sup>e</sup> siècle	1830	1857	
Par heure {	En France:	2 <sup>k</sup> ,2	4 <sup>k</sup> ,3	6 <sup>k</sup> ,5	14—15
	Dans les Principautés:	5 <sup>k</sup> —6 <sup>k</sup>	5 <sup>k</sup> —7 <sup>k</sup>	8 <sup>k</sup> —11	11—13

<sup>2</sup>) La convention russo-turque d'Akerman (1826), avait prévu une réforme totale de la Législation et des institutions des deux Principautés roumaines. Cet article de la convention de 1826, resté à l'état de desideratum, ne fut mis en application qu'à la suite de l'invasion des Principautés par les armées russes (1828). Sous la présidence du général Kissélef, les assemblées générales des deux pays roumains procédèrent à la confection d'une véritable constitution qui fut appelée le „Règlement organique“

<sup>3</sup>) Pour la mise en état de ces routes on imposa aux habitants la corvée: tout habitant devait 6 journées de prestation, dont quatre journées d'homme et deux d'animaux. On établit aussi que l'on construirait deux grandes voies de communication, l'une dans la vallée du Siret, l'autre dénommée „la grande route“ allant de Galatz à Mihaileni par Bêlad, Vaslui, Iassy et Botoșani.

20043

Pour les travaux des routes on prévoit dans le budget de l'Etat, à l'art. 74 § 15, une somme de 75.000 lei vechi (à peu-près 28.000 francs) à dépenser pour la mise en état des grands chemins et la réfection des ponts.

Le 1 Septembre 1843 le gouvernement publie les „Règles pour la surveillance et la conservation en bon état des routes viables“ où l'on spécifie les devoirs d'un bon cantonnier.

L'„Ofis“ (message) princier du 3 Septembre 1849 crée le Département des travaux publics.

En 1850 le gouvernement décide la création d'une „école d'application pour la formation d'ingénieurs et d'architectes“.

L'„Anafora“ (le rapport) de l'„Obştesc Divan“ (Assemblée) du 10 Mai 1851, fixe, avec détails, le quantum dû par les habitants pour le travail des routes, comme il suit:

Art. 1. Il est dû par tout habitant imposable, pour les travaux de routes, trois journées par an.

Art. 5. La construction des chaussées aura lieu, suivant les indications ci-dessus, jusqu'à l'achèvement de la ligne du Siret et de la grande route, qui réunissent la haute Moldavie à la basse Moldavie . . . . .

Art. 7. La prestation pour routes prendra fin avec l'achèvement des lignes visées par l'art. 5.

Le 13 Juillet 1852 il est établi que la prestation ne pourra être réclamée que du 25 Mai au 20 Juin et non point jusqu'au 10 Septembre, ainsi que cela se pratiquait auparavant.

50923

Cette législation très complète pour l'époque <sup>1)</sup>, comprenait même des dispositions relatives à la police du roulage.

En *Valachie*, le Règlement Organique signale les abus criants auxquels donnaient lieu les corvées, et se propose de les faire cesser.

Le réseau des voies de communications est divisé en deux catégories: les „*grands chemins*“ (correspondant aux routes nationales et départementales actuelles) et les „*petits chemins*“ allant d'un village à l'autre ou débouchant dans les grands chemins (les chemins vicinaux et communaux actuels).

La mise en état et la conservation des chemins de la première catégorie étaient à la charge de l'état, tandis que la construction et l'entretien des petits chemins incombaient aux villages qui étaient appelés à en tirer profit.

Les moyens d'exécution étaient:

A) Pour les grands chemins, les sommes prévues dans le budget général de l'Etat, à savoir:

Art. 65, § 8. 200.000 lei vechi (74.000 francs) pour l'entretien des ponts et grands chemins <sup>2)</sup>.

Art. 65, § 9. 147.710 lei vechi (54.652 frs.) à fin de paiement de la dette contractée par l'Etat pour l'empierrement des quatre grandes artères de Bucuresci, et pour leur entretien.

---

<sup>1)</sup> Afin de ne pas rendre fatigante la lecture de cette publication, nous avons omis de citer bon nombre de dispositions et réglementations de détails.

<sup>2)</sup> Les grands chemins étaient: 1. Bucuresci-Ploesci-Braşov. — 2. Bucuresci-Giurgiu. — 3. Bucuresci-Craiova-Severin. — 4. Bucuresci-Buzău.

B) Pour les petits chemins, les journées de „salahorie“ (prestation).

La loi du 13 Mai 1843 fixe les détails relatifs aux prestations, le Règlement Organique n'ayant établi que les lignes générales de la législation des routes. La loi de 1843 décide que tout paysan, sans exception, doit annuellement six journées de travail pour les routes; que l'on ne pourra l'obliger à s'acquitter de cette charge à une distance supérieure à 60 kilomètres de son habitation; que les journées de prestation seront remplies dans le courant de l'année et qu'il ne devra pas y avoir de „rëmășițe“, de journées non employées.

La première loi qui, véritablement, règle le travail des routes et organise les services chargés de leur entretien et surveillance est la loi du 21 Février 1847. Cette loi, crée une direction ainsi qu'un comité des travaux publics auprès du ministère de l'Intérieur, et décide que les travaux seront exécutés conformément à des plans et des projets approuvés.

Les journées de prestation ne pourront être exigées en nature au-delà de 60 kil. Dans ce dernier cas la redevance, sera payée en espèces, selon les prix fixés par l'Assemblée.

La loi de 1851 a modifié ces dispositions de la manière suivante:

1. Les six journées de prestation sont supprimées et remplacées par la redevance en argent de trois lei (vechî) par an à percevoir des propriétaires de terres, pour chaque paysan établi

sur ces terres; de six lei (vechĩ) par an à percevoir de tous les habitants sans exception.

2. Il est créé une caisse des fonds des routes (déjà prévue par la loi de 1841) qui recueillera toutes les sommes ayant trait aux routes, à savoir la somme de 200.000 lei (vechĩ) inscrite dans le budget général de l'Etat, les contributions spécifiées à l'art. 1, les *rēmășițe* (journées de prestation non employées), les taxes de péage et autres.

L'art. 3 crée une direction centrale des travaux publics près le Ministère de l'Intérieur.

L'art. 4 crée une „éphorie des routes“ composée de 5 membres pris dans la classe des grands propriétaires, et chargée de prévoir les travaux, d'examiner la gestion financière et d'exercer un contrôle général.

L'art. 5 établit le mode d'exécution des travaux, c'est-à-dire leur mise en adjudication, les garanties à prendre et autres détails.

À la suite de la mise en application, en 1864, de la loi de comptabilité générale de l'Etat, tous les revenus ont été centralisés au Ministère des Finances et les dépenses, pour chaque Ministère, furent fixées par le Budget.

De cette façon les frais pour constructions de routes, à partir du 1 Janvier 1865 jusqu'en 1868, furent prélevés sur les fonds prévus dans le budget général de l'Etat.

Les principes et les réformes salutaires du Règlement Organique ont été mis en pratique en Moldavie, dès l'année 1834. Le prince Michel

Sturza, profondément pénétré de l'idée que la prospérité de la Moldavie dépendait en grande partie de la création d'un bon réseau de voies de communications, ne négligea rien de ce qui pouvait doter son pays de routes aussi bonnes que possible. Déjà dans le message de l'année 1834, le prince déclarait: „*S'il est vrai qu'en fait de commerce on doit faire et laisser passer, il n'est pas moins constant qu'il faut aussi procurer la facilité des communications.*

*Aussi le perfectionnement de cette partie marche-t-elle de front avec le développement des transactions commerciales. Sans me dissimuler que les moyens financiers ne répondent pas encore aux dépenses que nécessitera l'amélioration des voies publiques, je n'ai pas crû cependant devoir différer une mesure si importante et dont l'accomplissement réquiert une période d'années plus ou moins longue. Des travaux préparatoires de mesurage et nivellement ont été déjà exécutés dans le but de réduire en chaussées les principales routes. Le pays abonde en matériaux propres à cette opération...*“

Le gouvernement moldave procède immédiatement à la construction d'une chaussée reliant Iassy, la capitale, avec la frontière autrichienne, dans la direction de la Bukovine. On se livre avec activité, à la réfection et construction de différents autres tronçons de chaussées (notamment entre Galatz et Iassy) on pave un certain nombre de rues de la Capitale et de quelques chefs-lieux de départements, on construit un grand nombre de ponts en bois et en pierre.



Déjà, dans son message de l'année 1842, le prince Sturza accuse :

100.000 stînjenî (392 kilom.) de chaussées ouvertes à la circulation.

En 1846 on fait le premier approvisionnement de matériaux d'empierrement en transportant le long des chaussées une réserve de 21051 tas de cailloux de rivière pour l'entretien de ces chaussées.

La bonne viabilité progressive des routes, en Moldavie, avant l'Union des Principautés, est attestée par les voyageurs étrangers. Ainsi, un consul anglais qui, en 1853, fit de nombreux voyages dans les Principautés, trouve de bonnes routes macadamisées entre Galatz et Tecuci, Galbeni et Roman <sup>1)</sup> etc.

On ne saurait en dire autant de la Valachie. Nombre d'années les dispositions du Règlement Organique restèrent lettre morte dans cette dernière Principauté. Jusque vers l'année 1850, les routes de la Valachie, pour la majeure partie, restèrent dans l'état primitif où elles se trouvaient avant le Règlement Organique. Les relations des voyageurs en font foi <sup>2)</sup>.

Le consul anglais dont nous venons de parler

<sup>1)</sup> Anonyme: „The Danubian Principalities The frontier Lands of the Christian and the Turk By a british resident of 20 years in the east (London 1854).

<sup>2)</sup> „... Ce qu'on appelle, en Valachie, une grande route n'est souvent qu'une simple ligne tracée sur un terrain mouvant, glaiseux, que la moindre pluie rend impraticable“. X. Marmier: „Du Rhin au Nil, Souvenirs de voyage. Paris 1847.

qui, en 1853, trouve de bonnes routes viables en Moldavie, se plaint amèrement de l'état des routes de la Valachie.

Entre Giurgiu et Bucuresci il ne trouve pas de route tracée. La plupart du temps il passe les rivières à gué, au prix de grandes difficultés, ou sur des ponts primitifs formés de rondins non équarris. Arrivé à Craïova, le voyageur anglais s'exclame: „Je n'oublierai jamais les routes de la Valachie et la furieuse manière de mener des postillons. Chose digne d'étonnement les nuages de poussière qui recouvrent les routes valaques pendant l'été, se transforment en océans de boue lorsque le temps se gâte!...“

Et cependant le budget a été régulièrement mis à contribution et les paysans remplirent leurs journées de prestation et même, à l'occasion, fournirent plus de journées qu'ils ne devaient, d'après la loi.

Cependant, vers 1852—53, le gouvernement de Bucarest manifeste plus de sollicitude pour les routes. Le prince Stirbey ayant demandé au gouvernement français un ingénieur qu'il pût charger d'organiser le service des ponts et chaussées en Valachie, Léon Lalanne, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (le futur illustre inspecteur général), fut désigné pour cette mission. L'éminent ingénieur s'occupa immédiatement de sa mission: il commença par créer une école des Ponts et Chaussées, fit exécuter plusieurs routes en pays de montagne<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> C'est à Lalanne qu'on doit une bonne partie de la route nationale Ploesci-Predeal.

des ports sur le Danube, des travaux d'assainissement et des travaux de bâtiments et d'architecture <sup>1)</sup>.

Une impulsion saine étant donnée aux travaux en Valachie, on se met à l'œuvre résolument. Le Budget des Travaux Publics de 1859 accuse l'existence de 262<sup>k</sup>,403 de „chaussées systématiques“ cest-à-dire de routes empierrées entretenues, pourvues de 111 cantonniers et d'un approvisionnement de 15820 m. c. de cailloux d'empierrement.

Par le budget de 1859 on prévoit pour les routes, en travaux commencés et projetés, et en entretien courant, une dépense de 5 millions de lei vechi (à-peu-près 2 millions de francs). On est déjà loin des 200.000 lei vechi (74.000 francs) du Règlement Organique!

### III. Dernière Période, 1868 à nos jours.

A partir de l'année 1862, date de l'union des ministères des Principautés, l'historique des routes, le même pour tout le pays, est compris dans la loi générale des routes de 1868 <sup>2)</sup> et les différentes lois qui modifièrent certaines dispositions de cette première loi.

Voici, en résumé, les principales dispositions de la loi de 1868:

---

<sup>1)</sup> Cf. „Notice sur la vie et les travaux de M. Léon Lalanne“ dans les annales des Ponts et chaussées. 1893, 1 Semestre, page 793.

<sup>2)</sup> En 1867, un an avant la mise en application de la loi des routes, la Roumanie avait 1095 kilomètres de routes empierrées. Voici

Il y a quatre catégories de routes: routes nationales, routes départementales, chemins vicinaux, chemins communaux.

Les routes nationales sont construites et entretenues par l'Etat au moyen des fonds alloués par le budget.

Les routes départementales et les chemins vicinaux et communaux sont construits et entretenus par les départements au moyen des journées de prestation et autres ressources pécuniaires.

Les journées de prestation sont fixées à trois pour les routes départementales et, de même, à trois pour les chemins vicinaux et communaux.

Le journal du conseil des Ministres No. 1 du 1 Mai 1876, suspend provisoirement les journées de prestation, et la même année, le gouverne-

le tableau comparatif de l'état des routes dans différents pays d'Europe en 1867:

Désignation des pays	Routes en 1867 Kilom.	Surface des pays km. □	Nombre de kil. de routes par 1000 km. □	Nombre d'habitants	Nombre de kil. de routes par 1000 habi- tants
France . . . . .	323400	528876	613	38218903	8,500
Autriche (Haute-)	87859	300232	294	23835261	3,730
Belgique . . . . .	24490	29455	830	5974743	4,140
Espagne . . . . .	16501	507045	32	17545160	0,940
Gde Bretagne et Irlande . . . . .	209500	314628	669	35241483	5,970
Russie . . . . .	112416	22430004	5	112934592	0,990
Roumanie. . . . .	1095	127584	8	5000000	0,219

ment présente un projet de loi qui supprime les journées de prestation pour routes départementales et les remplace par un impôt en espèces.

Les prestations en nature sont maintenues seulement pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux et ce, comme un mal qu'on ne saurait éviter.

Différentes circonstances ont empêché la votation, par les chambres, de ce projet de loi.

La loi de 1868 a été modifiée par la loi de 1881 qui a supprimé les trois journées de prestation pour routes départementales, autorisant les départements à percevoir jusqu'à deux décimes additionnels sur l'impôt foncier, la patente et la licence; en fait de journées de prestation, cette loi ne conserva que les trois journées pour chemins vicinaux et communaux.

L'année suivante, la loi de 1882, établit que les départements pourront utiliser, pour les besoins des routes départementales, les journées de prestation non employées aux chemins vicinaux et communaux.

Enfin la loi de 1886, a augmenté le nombre des journées de prestation, pour chemins vicinaux et communaux, en le portant de trois à cinq.

Par cette même loi il est établi que le personnel technique des départements sera nommé directement par le ministère des Travaux Publics et rétribué par les départements.

Sous le régime de la loi de 1868 ont été construites et améliorées les routes dont l'état,

en quantité et qualité (pour l'année 1897) est résumé dans le tableau ci-dessous :

Désignation des routes et chemins	Viables	En construction	En terrain naturel	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes nationales . . .	2809,156	81,625	246,418	3137,199
„ départementales	4224,191	47,859	882,142	5154,192
Chemins vicinaux . . .	10817,468	528,642	7206,556	18552,666
„ communaux .	6177,181	398,885	4538,564	11114,630
Totaux . . .	24027,996	1057,011	12873,680	37958,687

D'autre part le graphique inséré à la fin de cette brochure fait voir, d'une manière saisissante, les progrès réalisés dans une période de 30 ans, de 1866 à 1897. Ces résultats paraissent, à première vue, très satisfaisants; par rapport à la surface territoriale, le réseau des routes de la Roumanie est plutôt étendu et supérieur à celui de la Hongrie, par exemple.

En réalité l'état actuel des routes ne correspond pas aux dépenses *qu'on a faites*.

Il est certain que les routes nationales ont été bien exécutées, et ont joui d'un bon entretien; on ne peut en dire autant des trois autres catégories de routes. Il y a certains départements, dont les routes départementales, dépourvues, en partie, d'empierrement laissent fort à désirer; une notable partie des chemins vicinaux et communaux est encore à l'état de formation

et ne sont viables que dans certains départements de montagne où la population est plus dense et les matériaux d'empierrement plus à portée.

Cet état de choses est dû aux lacunes et insuffisances de la loi de 1868, défauts mis en lumière, par une expérience de trente ans.

Ces défauts, pour n'en citer que les principaux, sont :

*a)* L'insuffisance du personnel technique dont peuvent disposer les départements ;

*b)* Le manque de ressources ou le mauvais emploi des ressources dont disposent les départements pour le travail des routes ;

*c)* Le manque de sanctions.

Il en est résulté que les travaux de routes exécutés par les départements ont été peu recommandables, quoique coûteux ; tandis qu'un kilomètre de route nationale a coûté, en constructions et entretien, 1800 francs annuellement, les départements ont dépensé, en moyenne, en constructions et entretien de routes départementales ou de chemins vicinaux ou communaux 4000 francs par kilomètre et par année.

La nécessité d'une nouvelle loi des routes qui soit plus en accord avec les besoins actuels a été reconnue par différents Ministres des Travaux Publics qui ont fait des études à ce sujet ; il n'y a pas de doute que, sous le régime d'une nouvelle loi, dont l'apparition est imminente, la construction et l'entretien des routes

ne prennent un nouvel essor qui mette encore plus en lumière la vitalité de la Roumanie.

De toute façon, si l'on jette un regard en arrière et si l'on considère le chemin parcouru, on peut affirmer que la Roumanie, durant ces trente et quelques dernières années, a fait des progrès considérables quant aux voies de communications, progrès qui sont tout à l'honneur du Souverain éclairé qui a conduit les destinées de ce pays, de ses hommes d'Etat et du corps technique roumain dont le savoir et le dévouement n'a pas failli, un instant, à la tâche.

---



# LES ROUTES EN ROUMANIE

À LA FIN DE L'ANNÉE 1897

---

## **Construction et entretien des routes empierrées.**

---

### **Considérations générales**

La construction et l'entretien des routes de tout le pays se font d'après la loi de 1868 qui a subi, ultérieurement, un certain nombre de modifications de détail.

La loi de 1868 divise les routes en quatre catégories, à savoir: routes nationales, routes départementales, chemins vicinaux, chemins communaux.

Les routes nationales sont construites et entretenues par l'Etat, les trois autres catégories de routes sont à la charge des départements et des communes.

Le classement ou déclassement des différentes catégories de routes se fait de la manière suivante:

Pour les routes nationales et départemen-

tales, par des lois votées par les deux corps législatifs.

Pour les chemins vicinaux, sur délibérations des conseils départementaux approuvées par le souverain.

Pour les chemins communaux, sur délibérations des conseils communaux approuvées par les conseils départementaux.

Il n'y a pas encore de classification définitive des routes nationales et départementales, votée par les deux corps législatifs. La classification votée par la Chambre des Députés, à la suite de la loi de 1868, a été modifiée par le Sénat et renvoyée à la Chambre, qui ne l'a pas encore admise.

Du reste, l'expérience a prouvé que cette classification votée par le Sénat laissait à désirer et devait subir des modifications. Certaines de ces modifications, de caractère urgent, ont été introduites par des lois spéciales qui ont déclassé quelques-unes de ces routes.

D'autre part, les départements ne disposant pas de ressources suffisantes pour la construction de certaines routes de première importance, intéressant le mouvement commercial du pays en général, l'Etat a dû recourir à une mesure exceptionnelle, mais aussi pratique, afin de ne pas laisser en souffrance la construction de ces routes.

Il a été décidé que les départements procéderaient, au moyen des journées de prestation, à l'exécution des terrassements et à l'empier-

rement de certaines routes, quant aux travaux d'art, dont le coût est élevé, leur construction incomberait à l'Etat qui, à l'achèvement des travaux, prendrait, à sa charge, l'entretien de ces routes.

Ces routes ont pris la dénomination de *routes mixtes*.

Dans d'autres cas, l'Etat a pris une part moindre à la construction de ces routes, en confiant l'entretien aux départements.

Les normes de la classification différenciant les routes nationales des routes départementales sont fort arbitraires. Il sera remédié à cette situation par une nouvelle loi des routes, la loi des routes de 1868 ne correspondant plus à la situation et aux besoins actuels.

---

# ROUTES NATIONALES

---

# ROUTES NATIONALES EN ROUMANIE

À LA FIN DE L'ANNÉE 1897

---

## § 1. Etat général des Routes nationales.

Antérieurement à la loi des routes de 1868, toutes les routes étaient exécutées par l'Etat, soit par corvées soit par entreprises, eu égard aux réglementations et lois régissant la matière. La loi de 1868 remit, à la charge de l'Etat, les routes nationales, tandis que les trois autres catégories de routes passèrent à la charge des départements.

D'après la classification provisoire adoptée, les routes nationales sont au nombre de 36 auxquelles viendront s'ajouter, ultérieurement, quelques portions actuellement en construction <sup>1)</sup> (voir tabl. No. I).

Des tableaux No. I—VII il résulte que :

1. La longueur totale actuelle du réseau de routes nationales en Roumanie, en comptant les parties viables ainsi que les parties en construction

---

<sup>1)</sup> A remarquer que 330<sup>km</sup> 708 de ces routes nationales sont encore à l'état de projet, et les routes portant les No. 24 et 27 sont restées à la charge des départements respectifs (voir Tabl. No. 1).

et les lacunes est de 3377<sup>km</sup>,699 (cette longueur serait de 3419<sup>km</sup>,403 si, au chiffre de 3377<sup>km</sup>,699, on ajoutait les 41<sup>km</sup>,704 de routes nationales d'enceinte de la capitale qui, en 1897, sont restés à la charge de la commune de Bucuresci).

2. La longueur totale viable de routes nationales en 1866 était de 1066<sup>km</sup>,938 + 27<sup>km</sup>,439<sup>1)</sup> = 1094<sup>km</sup>,377.

3. Actuellement (1897) il y a 2809<sup>km</sup>,156 de routes nationales en état de viabilité, construits de la façon suivante :

a) Avant	1866	1066 <sup>km</sup> ,938
b) Dans la période	1866—76	999 <sup>km</sup> ,969
c) „	1876—87	369 <sup>km</sup> ,710
d) „	1887—97	372 <sup>km</sup> ,539
	Total	<u>2809<sup>km</sup>,156<sup>2)</sup></u>

4. Il y a 81<sup>km</sup>,245 de routes nationales en cours de construction.

5. Il reste à rendre viables 486<sup>km</sup>,918 de lacunes, afin de compléter le réseau des routes nationales en Roumanie.

Le tableau général I donne toutes les indications possibles relativement aux routes nationales en Roumanie, à savoir: pour chaque route nationale son numéro, le nombre de kilomètres viables, en construction et en lacunes, ainsi que la longueur totale, les circonscriptions et dé-

<sup>1)</sup> Enceinte de Bucuresci.

<sup>2)</sup> En réalité, il a été construit 2809<sup>km</sup>,156 + 41<sup>km</sup>,704 = 2850<sup>km</sup>,860, routes nationales, les 41<sup>km</sup>,704 correspondant à l'enceinte de la capitale dont, en 1897, s'est chargée le commune.

partements traversés avec le nombre de kilomètres correspondant, le nombre de kilomètres de pavage, d'empierrement et de traverses dans les communes urbaines.

Le tabl. II donne la répartition des routes nationales par départements, tandis que le tabl. III donne la répartition des mêmes routes par Circonscriptions <sup>1)</sup>.

Le tabl. IV indique, pour chaque route nationale, le nombre de kilomètres de traversées dans les communes urbaines et hors ces communes.

Les tabl. V et VI énumèrent: le premier les routes nationales en cours de construction en 1897, et le second les lacunes à rendre viables afin de compléter le réseau de routes nationales en Roumanie.

Le tabl. VII donne, pour chaque route nationale, son état et ses phases de développement antérieurement à 1866 et de 1866—1897.

Le tabl. VIII est relatif aux ponts sur routes nationales.

---

<sup>1)</sup> L'entretien des routes nationales est confié, en Roumanie, à dix Circonscriptions, comme suit:

<i>Départements</i>		
I <sup>re</sup> Circonscription,		Mehedinți, Dolj, Gorj.
II <sup>me</sup>	”	Olt, Vâlcea, Teleorman, Romanați
III <sup>me</sup>	”	Argeș, Muscel, Dâmbovița
IV <sup>me</sup>	”	Prahova, Ilfov, Vlașca
V <sup>me</sup>	”	Buzeu, R.-Sărat, Ialomița, Brăila
VI <sup>me</sup>	”	Tulcea, Constanța
VII <sup>me</sup>	”	Putna, Covurlui, Bacău, Tecuci
VIII <sup>me</sup>	”	Vaslui, Tutova, Fălciu
IX <sup>me</sup>	”	Roman, Suceava, Neamțu
X <sup>me</sup>	”	Botoșani, Iași, Dorohoi.

## § 2. Entretien des Routes nationales

La longueur totale des routes nationales construites est de 2850<sup>km</sup>,860 dont,

en traversées dans les	{ pavage	55 <sup>km</sup> ,135
communes urbaines.	{ empierrement	128 <sup>km</sup> ,818

Hors les communes urbaines . . . . .		2666 <sup>km</sup> ,907
--------------------------------------	--	-------------------------

Total . .		2850 <sup>km</sup> ,860
-----------	--	-------------------------

Mais, à la suite de la remise des routes nationales de l'enceinte de la Capitale<sup>1)</sup> à la charge de la commune, les chiffres ci-dessus se réduisent de la façon suivante:

Traversées dans les	{ pavage	52 <sup>km</sup> ,505
communes urbaines	{ empierrement	85 <sup>km</sup> ,964
		<u>138<sup>km</sup>,469</u>

Hors les communes urbaines . . . . .	empierrement	2670 <sup>km</sup> ,687
--------------------------------------	--------------	-------------------------

Total . .		2809 <sup>km</sup> ,156
-----------	--	-------------------------

Pour l'entretien courant de ces routes nationales, l'Etat emploie des cantonniers en permanence, salariés mensuellement<sup>2)</sup>; les matériaux d'empierrement sont approvisionnés par entreprises.

La paye du personnel inférieur (1166 canton-

<sup>1)</sup> La longueur totale de ces routes était de 46<sup>km</sup>,704. La commune de Bucuresci en a pris à sa charge 41<sup>km</sup>,704, l'Etat n'ayant plus à entretenir que 5 kil. de l'Enceinte de la Capitale.

<sup>2)</sup> Le salaire mensuel d'un cantonnier est de 45 lei (francs) et celui d'un chef de cantonnier de 60 lei (francs).



niers, 134 chefs de cantonniers, 47 piqueurs, 7 ouvriers divers) pour l'exercice 1897/98, a nécessité une dépense de 780.000 lei (francs), ce qui donne, par kilomètre annuel de route nationale viable:  $\frac{780.000}{2809 \text{ km}, 150} = 277$  lei (francs).

Le manque de ressources suffisantes en première ligne, et aussi le fait que l'on ne connaît pas encore le degré d'usure des matériaux d'empierrement (il n'a pas été encore procédé à l'étude comparative de ces divers matériaux ni au recensement de la circulation) n'ont pas permis, jusqu'à présent, que l'entretien des routes nationales fût véritablement scientifique.

La dépense en approvisionnement de matériaux d'empierrement ayant été, pour l'exercice 1897/98 (voir Tabl. VIII), de 1.339.505,66 lei (francs) il revient, comme dépense pour l'empierrement d'un kilomètre de route nationale:  $\frac{1.339.505,66}{2809 \text{ km}, 150} = 477$  lei (francs).

Le coût d'un kilomètre de route nationale en entretien (personnel inférieur et empierrement) a été donc, en 1897/98, de 754 lei (francs).

### § 3. Réparations, reconstructions, constructions.

Les ouvrages d'art sur nos routes nationales étant, généralement, en bois, n'ont une durée que de 12 ans au maximum; dans cet intervalle de temps même, ils demandent de continuelles réfections. Une grande partie de ces ouvrages a dû être reconstruite, de temps à autre; actuel-

lement encore une notable partie de ces ouvrages doit être refaite. La tendance du Ministère est, du reste, de remplacer, au fur et à mesure, le bois par la maçonnerie, la pierre et le métal.

Il est évident que, étant donné les ressources restreintes dont a disposé le Ministère, on n'a pû procéder à la réfection ou reconstruction de tous ces ouvrages d'art.

Le dernière période de 10 ans 1887-97 a été tout particulièrement fructueuse en travaux.

Au moyen des fonds budgétaires, le Ministère a pû, durant cette dernière période, faire réparer, consolider ou reconstruire 1000 ponts et ponceaux, ainsi que certain nombre de tronçons de routes nationales.

Pour ces réparations et reconstruction, l'Etat a dépensé annuellement, en moyenne, 644.999 lei (francs), ce qui donne par an et kilomètre:

$$\frac{644.999}{2675 \text{ km.}} = 241 \text{ lei (francs).}$$

Les mêmes observations à faire relativement aux constructions, pour lesquelles l'Etat a dépensé, dans la période de 10 ans 1887-97: 6.397.573 lei (francs) ce qui donne par an et kilomètre:

$$\frac{639.757}{2675 \text{ km.}} = 238 \text{ lei (francs).}$$

Le crédit extraordinaire de 23.900.000 lei (francs) de 1890 ainsi que ses suppléments ultérieurs (1.900.000 et 5.000.000) ont permis l'exécution d'un nombre considérable d'ouvrages que l'on n'aurait pû construire au moyen des ressources budgétaires.

De ce crédit extraordinaire, l'Etat a dépensé,

dans la période 1890-97: 20.636.605,35 lei (francs),  
et dans l'exercice 1897/98 2.441.009,04 lei (francs).

En résumé, l'Etat a affecté, soit par voie budgétaire, soit par crédits extraordinaires, aux travaux sur routes nationales, dans la période des dix dernières années 1887—1897 la somme de 37.084.947,09 lei (francs).

On trouvera, consignées dans le Tableau No. IX, les dépenses budgétaires et extraordinaires faites pour l'entretien et les travaux sur routes nationales, pour l'exercice 1897/98.

Il ressort, de l'examen des données de ce Tableau, les chiffres suivants:

Coût, *en empièrrement*, du kilomètre de routes nationales:  $\frac{1.89.156}{28.9,156} = 477$  lei (francs).

Coût *en personnel*, du kilomètre de routes nationales:  $\frac{16.5.900}{2809,156} = 582$  lei (francs).

Coût, *en travaux* (réfections, reconstructions et constructions) du kilomètre de routes nationales:  $\frac{1130.311,10}{2809,156} = 402$  lei (francs).

Coût, *en entretien et travaux*, du kilomètre de routes nationales:  $\frac{4.105.716,31}{2809,156} = 1461$  <sup>1)</sup> lei (francs).

---

<sup>1)</sup> Ce chiffre est variable suivant les années; il peut varier de 1400—2000 lei (francs).

Tab. I.

# ROUTES NATIONALES

EN ROUMANIE

1897

DÉSIGNATIONS DES CIRCONSCRIPTIONS TRAVERSÉES										Pavage	Empierrement	Numéro de la route	DÉSIGNATIONS DES ROUTES	KILOMÈTRES DE ROUTES NATIONALES				DÉPARTEMENTS TRAVERSÉS	
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X					Kilomètres viables	Viables	En construction	En lacune		Totaux
K I L O M È T R E S																			
—	—	—	40,600	130,563	—	61,000	133,120	—	17,435	10,068	310,001	1	Bucuresci-Iasi . . . . .	320,069	28,949	38,107	118	21,974	Ilfov (40,600), Ialomița (23,774), Buzeu (62,014), R.-Sărat (49,175), Putna (26,000), Tecuci (35,000), Tutova (56,855), Fălciu (13,700), Vaslui (62,565), Iasi (17,435).
147,451	74,000	103,000	42,000	—	—	—	—	—	—	11,463	354,988	2	Bucuresci-Vêrciorova . . . . .	366,451	—	—	6,451	17,691	Ilfov (31,670), Dâmbovița (56,360), Muscel (25,970), Argeș (31,000), Olt (42,000), Romanați (32,000), Dolj (60,000), Mehedinți (87,451).
—	—	—	148,950	—	—	—	—	—	—	7,080	141,870	3	Bucuresci-Predeal . . . . .	148,950	—	—	8,950	16,430	Ilfov (36,800), Prahova (112,150).
—	—	—	3,300	—	—	—	—	—	—	—	3,300	3b	Variante Băneasa-Bordei . . . . .	3,300	—	—	3,300	—	Ilfov (3,300).
—	—	—	63,000	—	—	—	—	—	—	1,777	61,223	4	Bucuresci-Giurgiu . . . . .	63,000	—	—	3,000	3,400	Ilfov (19,000), Vlașca (44,000).
—	—	—	—	—	—	11,550	—	—	—	0,339	11,211	5	Urziceni-Brăila-Galați-Prut . . . . .	11,550	—	148,500	0,050	3,238	Covurlui (11,550), 148 <sup>k</sup> .500 en projet à répartir entre les départements de Ialomița, Brăila et Covurlui.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	Bucuresci-Călărași . . . . .	—	—	92,000	2,000	—	92 kil. en projet à répartir entre les départements d'Ilfov et d'Ialomița.
—	55,160	—	19,646	—	—	—	—	—	—	5,129	127,771	7	Bucuresci-Alexandria-T.-Măgurele . . . . .	132,900	—	—	2,900	7,539	Ilfov (19,646), Teleorman (55,160).
113,820	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,300	105,140	8	Filiași-Tg.-Jiu-frontière . . . . .	106,440	6,000	1,383	3,820	3,325	Dolj (7,600), Gorj (106,220).
—	—	—	—	—	—	109,000	—	59,400	30,340	—	298,740	9	Șușița-Mihăileni . . . . .	298,740	—	—	8,740	15,974	Putna (55,000), Bacău (54,000), Roman (59,400), Iasi (27,308), Botoșani (75,087), Dorohoi (27,945).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,552	—	43,552	10	Tîrgul Frumos-Iasi . . . . .	43,552	—	—	3,552	2,878	Iasi (43,552).
—	—	—	—	—	—	—	—	78,900	—	—	78,900	11	Săbăoani-Fălticeni-Bunesci . . . . .	78,900	—	—	8,900	2,000	Roman (18,400), Suceava (60,500).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,643	—	13,643	12	Iasi-Tușora . . . . .	13,643	—	—	3,643	—	Iasi (13,643).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,440	78,560	13	Tecuci-Galați . . . . .	80,000	—	—	0,000	2,500	Tecuci (43,000), Covurlui (37,000).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,370	14	Adjud-Oituz (frontière) . . . . .	68,370	—	—	8,370	—	Putna (20,000), Bacău (48,370).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130,168	15	Bacău-Piatra-Prisecani (frontière) . . . . .	130,168	—	—	0,168	5,370	Bacău (23,000), Neamțu (107,168).
—	—	—	35,000	35,481	—	—	—	—	—	4,227	66,254	16	Ploesci-Buzeu . . . . .	70,481	—	—	0,481	4,227	Prahova (35,000), Buzeu (35,481).
—	—	107,000	3,000	—	—	—	—	—	—	4,000	102,000	17	Fundata-Tîrgoviște-Sinaia . . . . .	106,000	—	4,000	0,000	4,000	Dâmbovița (107,000), Prahova (3,000).
—	—	94,000	—	—	—	—	—	—	—	1,800	92,200	18	Pitesci-Câmpulung-frontière . . . . .	94,000	—	—	4,000	4,000	Muscel (94,000).
—	—	35,000	—	—	—	—	—	—	—	—	35,000	19	Pitesci-Curtea-de-Argeș . . . . .	35,000	—	—	5,000	—	Argeș (35,000).
69,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,200	8,500	20	Craiova-Bechet . . . . .	9,700	—	59,300	9,000	2,380	Dolj (69,000).
—	242,755	—	—	—	—	—	—	—	—	2,232	240,523	21	Riul Vadului-Izlaz . . . . .	242,755	—	—	2,755	5,673	Vâlcea (129,600), Romanați (113,155).
—	7,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,800	22	Riureni-Saline . . . . .	7,800	—	—	7,800	0,350	Vâlcea (7,800).
—	—	—	4,000	—	—	—	—	—	—	—	4,000	23	Câmpina-Telega . . . . .	4,000	—	—	4,000	—	Prahova (4,000).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	Bucov-Slănic . . . . .	—	—	—	—	—	A construire et entretenir par le département de Dorohoi.
—	—	—	—	—	—	13,730	—	—	—	—	13,730	25	Onesci-Tg.-Ocna . . . . .	13,730	—	—	3,730	2,000	Bacău (13,730).
—	—	—	—	—	—	49,450	—	—	—	—	49,450	26	Bacău-Onesci . . . . .	49,450	—	—	9,450	1,500	Bacău (49,450).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	Cucureni-Dorohoiu . . . . .	—	—	—	—	—	A construire et entretenir par le Département de Dorohoi.
—	—	—	—	—	—	—	10,640	—	—	—	10,640	28	Fălticeni-Cornul Luncei (frontière) . . . . .	10,640	—	—	0,640	—	Suceava (10,640).
—	—	—	—	—	—	—	16,000	—	—	—	16,000	29	Cristesci-Neamțu . . . . .	16,000	—	—	3,000	1,700	Suceava (1,100), Neamțu (14,900).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,732	—	16,188	30	Iasi-Seuleni . . . . .	16,188	—	3,544	7,732	—	Iasi (19,732).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,106	—	3,106	31	Tușora-Chipiricesci . . . . .	3,106	—	—	3,106	—	Iasi (3,106).
—	—	—	—	—	—	—	32,000	—	—	—	1,092	32	Vaslui-Huși . . . . .	1,092	—	30,902	0,000	0,620	Vaslui, Fălciu (32,000).
—	—	5,600	—	—	—	—	—	—	—	—	5,000	33	Jurul Capitalei (Chaussée de banlieue de Bucuresci) . . . . .	5,000	—	—	5,000	—	Ilfov (5,000).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,675	—	5,675	34	Jurul Iasiilor (Chaussées de ceinture d'Iasi) . . . . .	5,675	—	—	5,675	—	Iasi (5,675).
—	—	—	—	—	88,487	—	—	—	—	—	86,871	35	Tulcea-Isaceea-Măcin-Ghecet . . . . .	86,871	—	1,613	3,487	4,200	Tulcea (88,487).
—	—	—	—	—	125,000	—	—	—	—	0,450	124,550	36	Tulcea-Constanța . . . . .	125,000	—	—	5,000	5,500	Tulcea (84,000), Constanța (41,000).
—	—	—	—	—	—	—	—	128,242	—	—	28,112	—	Cornul Luncei-Broseni-Dorna (frontière) . . . . .	28,112	23,360	76,773	3,242	—	Suceava (128,242).
—	—	—	—	12,523	—	—	—	—	—	—	12,523	—	Brósca Mică-Hartag (frontière) . . . . .	12,523	—	—	2,523	—	Buzeu (12,523).
—	—	11,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Boișóra-Câineni . . . . .	—	11,000	—	1,000	—	Argeș (11,000).
—	—	—	—	—	43,116	—	—	—	—	—	—	—	Constanța-Mangalia . . . . .	—	12,316	30,803	3,116	—	Constanța (43,116).
330,271	379,715	350,000	426,990	178,567	256,603	416,100	165,120	400,350	23,483	52,505	2756,651	—	—	2809,156	81,625	486,917	699	138,469	—

3137,199 + 240,500 (chaussées en projet) = 3377,699

2909,156

RÉPARTITION  
DES  
**ROUTES NATIONALES**  
PAR DÉPARTEMENTS  
1897.

Numéros d'ordre	DÉPARTEMENTS	KILOMÈTRES DE ROU	
		Achevés	En construc- tion
1	Argeş . . . . .	66,000	11,000
2	Bacău . . . . .	188,550	—
3	Botoşani . . . . .	75,087	—
4	Brăila . . . . .	—	—
5	Buzeu . . . . .	92,318	17,700
6	Covurlui . . . . .	48,550	—
7	Constanţa . . . . .	41,000	12,316
8	Dâmboviţa . . . . .	159,360	—
9	Dolj . . . . .	77,300	—
10	Dorohoi . . . . .	27,945	—
11	Fălciu . . . . .	13,700	—
12	Gorj . . . . .	98,840	6,000
13	Ialomiţa . . . . .	9,874	—
14	Iaşi . . . . .	126,907	—
15	Ilfov . . . . .	120,567	11,249
16	Mehedinţi . . . . .	87,451	—
17	Muscel . . . . .	119,970	—
18	Neamţu . . . . .	122,068	—
19	Olt . . . . .	42,000	—
20	Prahova . . . . .	154,150	—
21	Putna . . . . .	101,000	—
22	Râmnicul Sărat . . . . .	49,175	—
23	Roman . . . . .	77,800	—
24	Romanaţi . . . . .	145,155	—
25	Sucéva . . . . .	100,352	23,360
26	Tecuci . . . . .	78,000	—
27	Teleorman . . . . .	55,160	—
28	Tulcea . . . . .	170,871	—
29	Tutova . . . . .	56,855	—
30	Vâlcea . . . . .	137,400	—
31	Vaslui . . . . .	63,657	—
32	Vlaşca . . . . .	102,094	—
Totaux . . . . .		2809,156	81,625

A ajouter: R. N. Urziceni-Brăila (projet)  
R. N. Bucur.-Călăraşi (projet)

TES NATIONALES		OBSERVATIONS																			
En lacune	Totaux																				
—	77,000	<p>Si l'on ajoutait „Les chaussées de Ceinture de la Capitale“ dont l'entretien a été confié, en 1897, à la commune de Bucuresci, les chiffres deviendraient :</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3">KILOMÈTRES DE ROUTES NATIONALES</th> </tr> <tr> <th>Achevés</th> <th>En constr.</th> <th>En lacune</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2809,156</td> <td>81,625</td> <td>246,418</td> </tr> <tr> <td>41,704</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="border-top: 1px solid black;">3178,903</td> </tr> </tbody> </table> <p>Routes nationales                      Chaussées de Ceinture de la Capitale                      Routes nationales projetées (Urziceni-Brăila et Bucuresci-Călărași)</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">240,500</td> <td style="border-top: 1px solid black;">3419,403</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Total général</td> </tr> </table>	KILOMÈTRES DE ROUTES NATIONALES			Achevés	En constr.	En lacune	2809,156	81,625	246,418	41,704	—	—			3178,903	240,500	3419,403	Total général	
KILOMÈTRES DE ROUTES NATIONALES																					
Achevés	En constr.		En lacune																		
2809,156	81,625		246,418																		
41,704	—		—																		
			3178,903																		
240,500	3419,403																				
Total général																					
—	188,550																				
—	75,087																				
—	—																				
—	110,018																				
—	48,550																				
30,800	84,116																				
4,000	163,360																				
59,300	136,600																				
—	27,945																				
—	13,700																				
1,380	106,220																				
13,900	23,774																				
3,544	130,451																				
24,200	156,016																				
—	87,451																				
—	119,970																				
—	122,068																				
—	42,000																				
—	154,150																				
—	101,000																				
—	49,175																				
—	77,800																				
—	145,155																				
76,770	200,482																				
—	78,000																				
—	55,160																				
1,616	172,487																				
—	56,855																				
—	137,400																				
30,908	94,565																				
—	102,094																				
246,418	3137,199																				
	148,500																				
	92,000																				
	3377,699																				



RÉPARTITION  
DES  
ROUTES NATIONALES  
PAR CIRCONSCRIPTIONS  
1897.

## Répartition des Routes Natio

Désignation de la Circonscription	Kilomètres de routes nationales			
	Achevés	En construction	En lacune	TOTAUX
I <sup>er</sup> Circons.	263,591	6,000	60,680	330,271
II "	379,715	—	—	379,715
III "	335,000	11,000	4,000	350,000
IV "	387,141	11,249	28,600	426,990
V "	151,367	17,700	9,500	178,567
VI "	211,871	12,316	32,416	256,603
VII "	416,100	—	—	416,100
VIII "	134,212	—	30,908	165,120
IX "	300,220	23,360	76,770	400,350
X "	229,939	—	3,544	233,483
Totaux	2809,156	81,625	246,418	3137,199
A ajouter routes projetées				240,500
				3377,699

## nales par Circonscriptions

Désignation des Départements	Observations
{ Mehedinți (87,451), Dolj (136,600) { Gorj (106,220).	
{ Vâlcea (137,400), Olt (42,000), Ro- { manați (145,155), Teleorm.(55,160).	
{ Argeș (77,000), Dâmbov. (163,360), { Muscel (119,970).	
{ Ilfov (156,016), Prahova (154,150), { Vlașca (102,094).	{ La IV Circ. entretient en plus 4 km. du dé- part. de Ialomița et 10.330 du départ. de Dâmbovița.
{ Buzeș (110,018), R.-Sărat (49,175), { Ialomița (23,774).	{ Il n'y a pas de route nat. dans le Départ. de Braila.
Tulcea(172,487), Constanța.(84,116).	
{ Putna (101,000), Covurlui(48,550), { Bacău (188,550), Tecuci(780,00).	
{ Fălciu (13,700), Tutova (56,855), { Vaslui (94,565).	
{ Neamțu (122,068), Roman (77,800). { Suceava (200,482).	
{ Botoșani(75,087),Dorohoi(27,945), { Iași (130,451).	



**ROUTES NATIONALES**  
en traversées dans les communes urbaines  
et hors ces communes  
1897.

## Routes nationales en traversées dans les com

No. de la Route	Désignation des Routes	Kilo	
		En traversées	
		Pavage	
1	Bucuresci-Iasi . . . . .	10,068	
2	Bucuresci Verciorova . . . . .	11,463	
3	Bucuresci-Predeal . . . . .	7,080	
4	Bucuresci-Giurgiu . . . . .	1,777	
5	Urziceni-Braila-Galați-Prut	0,339	
7	Bucuresci-Alexandria-T.-Măg.	5,129	
8	Filiași-Tg. Jiu-Frontière . . .	1,300	
9	Sușița-Mihăileni . . . . .	—	
10	Tg.-Frumos-Iasi . . . . .	—	
11	Săbăoani-Fălticeni-Bunesci . .	—	
13	Tecuci-Galați . . . . .	1,440	
15	Bacău-Piatra-Prisecani . . . .	—	
16	Ploesci-Buzeu . . . . .	4,227	
17	Fundata-Tirgoviște-Sinaia . . .	4,000	
18	Pitesci-Câmpulung-Frontière	1,800	
20	Craiova-Bechet . . . . .	1,200	
21	Riul-Vadului-Izlaz . . . . .	2,232	
22	Ripreni-Saline . . . . .	—	
25	Onesci-T.-Ocna . . . . .	—	
26	Bacău-Onesci . . . . .	—	
29	Cristesci-Neamtu . . . . .	—	
32	Vaslui-Huși . . . . .	—	
35	Tulcea-Isaccea-Măcin-Ghecet	—	
36	Tulcea-Constanța . . . . .	0,450	
	Totaux . . . . .	52,505	

A ajouter routes nationales entre

## munes urbaines et hors ces communes 1897

### mètres des Routes Nationales

dans les communes urbaines		Hors les communes urbaines	TOTAUX
Empièrrement	Totaux		
11,906	21,974	298,095	320,069
6,228	17,691	348,760	366,451
9,350	16,430	132,520	148,950
1,623	3,400	59,600	63,000
2,899	3,238	8,312	11,550
2,410	7,539	125,361	132,900
2,025	3,325	103,115	106,440
15,974	15,974	282,766	298,740
2,878	2,878	40,674	43,552
2,000	2,000	76,900	78,900
1,060	2,500	77,500	80,000
5,370	5,370	124,798	130,168
—	4,227	66,254	70,481
—	4,000	102,000	106,000
2,200	4,000	90,000	94,000
1,180	2,380	7,320	9,700
3,441	5,673	237,082	242,755
0,350	0,350	7,450	7,800
2,000	2,000	11,730	13,730
1,500	1,500	47,950	49,450
1,700	1,700	14,300	16,000
0,620	0,620	0,472	1,092
4,200	4,200	82,671	86,871
5,050	5,500	119,500	125,000
85,964	138,469	2468,430	2606,899
communes urbaines . . . . .			202,257
			2809,156

# ROUTES NATIONALES

en cours de construction en 1897

## Routes nationales en cours de construction en 1897

Numéro de la route	Désignation des routes	Désignation des section en construction	Kilomètres
1	Bucuresci-Iasi . .	Colentina-Afum. Bordee-Glaveş .	11,249 17,700
8	Filiaşi-Tg.-Jiu . .	Cârligul Caprei- Polatiscea	6,000
—	Constanţa-Mangalia	Kil. 2,100-Agigea. Agigea-Tatlagiac .	8,200 4,116
—	Cornul Luncel-Broseni-Dorna (frontière). . . . .	Stănişóra-Sabasa .	23,360
—	Boişóra-Câineni . .	Boişóra-Câineni .	11,000
		Total	<u>81,625</u>



# ROUTES NATIONALES

à construire

pour compléter le réseau de routes nationales

1897.

## Routes à construire pour compléter le réseau de routes nationales.

Numéro de la Route	D É S I G N A T I O N D E S R O U T E S	K I L O M È T R E S		Observations
		Routes de plaine	Routes de Montagne	
		Totaux kilomètres		
1	Bucuresci-Iasi	28,600	—	} 38,100
	{ Afumați-Coșăreni	9,500	—	
5	Urziceni-Bordee	148,500	—	} 148,500
	{ Urziceni-Bordee	92,000	—	
6	Urziceni-Brăila-Galați-Prut	—	—	} 1,380
	{ Călărași	1,380	—	
8	Filiași-Tg.-Jiū-frontière : entre Bumbesci et Lainici	—	4,000	} 4,000
	{ Fundata-Tîrgovisce-Sinaia : entre Petroșița et Moroeni	59,300	—	
17	Craiova-Bechet : entre Malul mic et Bechet	3,544	—	} 3,544
	{ Craiova-Bechet : entre Malul mic et Bechet	30,908	—	
30	Iasi-Sculeni	1,616	—	} 1,616
	{ Vaslui-Huși	76,770	—	
32	Tulcea Isaccea-Măcin Ghecet : dans la ville de Măcin	—	—	} 76,770
	{ Cornul Luncei-Brosceeni-Dorna : la lacune Sabasa-Borea-Brosceeni-Dorna (frontière)	30,800	—	
35	Constanța-Mangalia	404,768	82,150	} 486,918
	{ Totaux	404,768	82,150	
		A construire :		} 18,915,040,000
		Fr.	Fr.	
		30,000 frs.	12,143,040,000	} 44k,768
		80,000 frs.	6,772,000,000	
		Total		18,915,040,000

E T A T  
DES  
ROUTES NATIONALES

ANTERIEUREMENT À 1866 ET DE 1866—1897

Numération de la Route	DÉSIGNATION DES ROUTES	Longueur totale de la Route	Tronçons de routes			
			Avant 1866		1866-76	
			K	I	L	O
1	Bucuresci-Iasi . . . . .	320,069	112,698			134,359
2	Bucuresci-Verciorova . . . . .	366,451	195,983			153,967
3	Bucuresci-Predeal . . . . .	148,950	148,950			—
3b.	Variante Baneasa-Herestrâu-Bordei . . . . .	3,300	—			—
4	Bucuresci-Giurgiù . . . . .	63,000	63,000			—
5	Urziceni-Braila-Galați-Prut . . . . .	11,550	11,550			—
6	Bucuresci-Călărași . . . . .	92,000	—			—
7	Bucuresci-Alexandria-T.-Măgurele . . . . .	132,900	4,515			—
8	Filiași-T.-Jiù (frontière) . . . . .	113,820	3,325			67,576
9	Șușița-Mihăileni . . . . .	298,740	264,400			3,000
10	Iași-Tergul-Frumos . . . . .	43,552	—			43,552
11	Săbăoani-Fălticeni-Bucuresci (front.) . . . . .	78,900	73,584			—
12	Iași-Țuțora . . . . .	13,643	—			13,643
13	Tecuci-Galați . . . . .	80,000	80,000			—
14	Adjud-Oituz (frontière) . . . . .	68,370	12,370			17,000
15	Bacău-Piatra-Prisecani (frontière) . . . . .	130,168	—			111,563
16	Ploesci-Buzău . . . . .	70,481	70,481			—
17	Fundata-Târgoviște-Izvor (Sinaia) . . . . .	110,000	4,000			45,000
18	Pitesci-Câmpulung-frontière . . . . .	94,000	5,000			67,609
19	Pitesci-Curtea de Argeș . . . . .	35,000	—			35,000
20	Craiova-Bechet . . . . .	69,000	—			1,180
21	Rîul-Vadului (frontière)-Izlaz . . . . .	242,755	1,442			142,904
22	Saline-Riurenii . . . . .	7,800	—			7,800
23	Câmpina-Telega . . . . .	4,000	—			4,000
24	Bucov-Slănic . . . . .	—	—			—
25	Onesci-Tergul-Ocna . . . . .	13,730	—			—
26	Bacău-Onesci . . . . .	49,450	4,300			19,800
27	Cucureni-Dorohoi . . . . .	—	—			—
28	Fălticeni-Cornul Luncei (frontière) . . . . .	10,640	10,640			—
29	Cristesci-Neamtu . . . . .	16,000	—			16,000
30	Iași-Seuleni . . . . .	19,732	—			4,555
31	Țuțora-Chipiricesci . . . . .	3,106	—			3,106
32	Vaslui-Huși . . . . .	32,000	—			—
33	Enceinte de Bucuresci . . . . .	5,000	0,700			1,680
34	Enceinte d'Iassy . . . . .	5,675	—			5,675
35	Tulcea-Isaccea-Măcin-Ghecet . . . . .	88,487	—			36,000
36	Tulcea-Constanța . . . . .	125,000	—			65,000
—	Constanța-Mangalia . . . . .	43,116	—			—
—	Cornul Concei-Brosceii-Dorna (front.) . . . . .	128,242	—			—
—	Brósca mică-Hartag (frontieră) . . . . .	12,523	—			—
—	Boisóra-Câinenii . . . . .	11,000	—			—
	Totaux . . . . .	3377,699	1066,938			999,969

Si au chiffre . . . . .  
 On ajoute le chiffre correspondant à la longueur de „l'Enceinte de restée à la charge de la commune . . . . .

On obtient: Routes nationales achevées de 1866—1897 . . . . .  
 „ nationales en cours d'exécution . . . . .  
 „ nationales en lacunes . . . . .

nationales rendues viables			En construction en 1897	À construire (lacunes)	OBSERVATIONS
1876-87	1887-97	Totaux			
M È T R E S					
26,996	46,016	320,069	28,949	38,100	
4,057	12,444	366,451	—	—	
—	—	—	—	—	
—	—	3,300	—	—	
—	—	—	—	—	
—	—	11,550	—	—	
—	—	—	—	92,000	
49,660	78,725	132,900	—	—	
19,079	16,460	106,440	6,000	1,380	
31,342	—	298,740	—	—	
—	—	43,552	—	—	
5,316	—	78,900	—	—	
—	—	13,463	—	—	
—	—	80,000	—	—	
36,532	2,468	68,370	—	—	
17,990	0,615	130,168	—	—	
—	—	70,481	—	—	
30,000	27,000	106,000	—	4,000	
14,431	6,960	94,000	—	—	
—	—	35,000	—	—	
2,320	6,200	9,700	—	59,300	
76,394	22,015	242,755	—	—	
—	—	7,800	—	—	
—	—	4,000	—	—	
—	—	—	—	—	A la charge du département de Prahova.
12,000	1,730	13,730	—	—	
25,350	—	49,450	—	—	
—	—	—	—	—	A la charge du département de Dorohoi.
—	—	10,640	—	—	
—	—	16,000	—	—	
3,153	8,400	16,188	—	3,544	
—	—	3,106	—	—	
1,092	—	1,092	—	30,908	
—	2,620	5,000	—	—	
—	—	5,675	—	—	
—	50,871	86,871	—	1,616	
14,000	46,000	125,000	—	—	
—	—	—	12,316	30,800	
—	28,112	28,112	23,360	76,770	
—	12,523	12,523	—	—	
—	—	—	11,000	—	
369,710	372,539	2809,156	81,625	486,918	
.....	.....	2809,156			
Bucuresci“ qui est	.....	41,704			
.....	.....	2850,860			
.....	.....	81,625			
.....	.....	486,918			
Total général . .	.....	3419,403			

P O N T S  
S U R  
R O U T E S N A T I O N A L E S

## Ponts sur Routes nationales.

Désignation de la Circonscription	Divers (En bri- ques et pierre ou bois, en béton etc.)	Métalliques	Mixtes (bois et pierre)	En bois	En maçon- nerie, en pierre	Totaux
I Circons.	27	—	5	417	74	523
II "	—	16	12	215	254	497
III "	—	3	27	247	195	472
IV "	2	9	12	99	370	492
V "	—	8	34	20	111	173
VI "	—	—	115	1	5	121
VII "	3	13	69	135	123	343
VIII "	—	6	83	73	53	215
IX "	—	2	134	32	183	351
X "	—	2	118	61	187	361
Totaux . .	32	59 <sup>1)</sup>	609	1300	1525	3525

<sup>1)</sup> Dont 45 importants par leurs dimensions sur lesquels 22 ont été construits par la C-ie Barklay (1864) et ont coûté:

En annuités . . . . .	23.236.366,31 lei (fcs.)
Réfections (1878—1888). . . . .	<u>1.114.993,00</u> "
	24.351.359,31 "

l'État en a construit 23 autres et re-  
construit trois des 22 exécutés par la C-ie  
Barklay et a dépensé (1887—97 et l'exercice  
1897—98) . . . . .

<u>14.234.518,49</u> "
Total . . . . . 38.585.877,80 "

T A B L E A U  
des  
dépenses faites pour l'entretien des routes nationales  
en 1897/98.

(Empierrement, personnel, constructions, réfections)



## Dépenses en construction et entretien des routes nationales 1897/98.

ARTICLE	Lei (francs)	banî (c-mes)	Observations
Empierrément .	1.339.505	66	De plus, l'Etat sert, à la commune de Bucuresci, une subvention annuelle de 345.000 lei (francs) pour l'entretien de l'Enceinte de la Capitale que la commune a pris à sa charge.
Personnel <sup>1)</sup> .	1.635.900	00	
Reparations et re- constructions .	643.448	79	
Constructions .	486.862	31	
Total . . .	4.105.716	31 <sup>2)</sup>	

Le coût, en entretien et travaux, du kilomètre de route nationale revient à

$$\frac{4.105.716,31}{2809,156 \text{ km.}} = 1461^3) \text{ lei (fcs).}$$

<sup>1)</sup> Rétributions et indemnités de transport et autres des Ingénieurs et conducteurs, rétributions des piqueurs, salaires des cantonniers et de leurs chefs, rétribution du personnel des ponts métalliques.

<sup>2)</sup> De plus, du crédit extraordinaire de 25.820.000 lei (francs) il a été dépensé, en construction de tronçons nouveaux de routes nationales: 2.441.069 lei (francs).

<sup>3)</sup> Ce chiffre est variable suivant les années; il oscille de 1400 lei (francs) à 2000 lei (francs).

T A B L E A U

des

dépenses faites pour l'entretien des routes nationales

(personnel des cantonniers et empierrement)

*dans les trois périodes: 1866-76, 1876-87, 1887-97*

**Dépenses faites pour l'entretien (cantonniers et empierrement) des Routes nationales dans les trois périodes : 1866-76, 1876-87, 1887-97.**

P É R I O D E	Longueur kilomé- trique moyenne des routes natio- nales pourues d'empierrement	S O M M E S D É P E N S É E S			Dépense kilométrique		
		Cantonniers	Empierre- ment	Totaux	Pour le per- sonnel (canti- onniers)	en empier- rement	Total
		L E I ( F R A N C S )			L E I ( F R A N C S )		
1866—1876 (10 ans)	—	3.295.247	10.542.830	1.3838.077	—	—	—
Moyenne annuelle .	1336	329.525	1.054.283	1.383.808	247	789	103
1876—1887 (11 ans)	—	5.723.100	10.234.670	1.5957.770	—	—	—
Moyenne annuelle .	2156	520.282	930.424	1.450.705	241	431	672
1887—1897 (10 ans)	—	7.204.622	18.262.330	25.466.952	—	—	—
Moyenne annuelle .	2675	720.462	1.826.233	2.546.695	269	683	952

ROUTES DÉPARTEMENTALES  
CHEMINS VICINAUX ET COMMUNAUX

# ROUTES DÉPARTEMENTALES

CHEMINS VICINAUX ET COMMUNAUX EN ROUMANIE

à la fin de l'année 1897

---

Nous avons dressé, pour chacun des 32 départements de la Roumanie, une page statistique donnant :

La superficie, le nombre d'habitants, le nombre de communes urbaines et rurales, un tableau des routes départementales, des chemins vicinaux et communaux (nous y avons ajouté aussi les routes nationales, viables, en construction et en lacunes, ainsi que le nombre de kilomètres de routes viables qui revient par 100 habitants et par kilomètre carré de superficie.

On trouvera, à la suite, le graphique des progrès réalisés, relativement aux Routes, en Roumanie, de 1866 à 1897, ainsi que le tableau synoptique des Routes en Roumanie.

---

## ARGEȘ

Chef-lieu : *Pitești*.

Superficie : 4435 km. carrés. Habitants : 196.164.

Deux communes urbaines *Pitești* et *Curtea de Argeș*.

147 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	341,600	6,000	—	347,600
Chemins vicinaux.	570,270	46,200	109,410	725,880
Chemins commu- naux. . . . .	127,919	20,960	82,340	231,219
Totaux . .	1039,789	73,160	191,750	1304,699
Routes nationales.	66,000	11,000	—	77,000
Totaux . .	1105,789	84,160	191,750	1381,699

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,563.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,249.

## B A C A U

Chef-lieu : *Bacău*.

Superficie : 3973 km. carrés. Habitants : 185.274.

Deux communes urbaines *Bacău* et *Tîrgul Ocna*.

87 Communes rurales.]

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . . .	205,201	—	16,496	221,697
Chemins vicinaux. Chemins commu- naux. . . . .	440,249	3,057	93,227	536,533
	226,707	—	27,370	254,077
Totaux . .	872,157	3,057	137,093	1012,307
Routes nationales.	188,550	—	—	188,550
Totaux . .	1060,707	3,057	137,093	1200,857

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,572.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,267.

## BOTOȘANI

Chef-lieu : *Botoșani*.

Superficie: 3148 km. carrés. Habitants: 163.712.

Deux communes urbaines: *Botoșani* et *Hârlău*.

50 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	115,289	—	—	115,289
Chemins vicinaux	221,401	19,626	226,553	467,580
Chemins commu- naux . . . . .	74,813	15,588	928,844	1019,245
Totaux . . .	411,503	35,214	1155,397	1602,114
Routes nationales	75,087	—	—	75,087
Totaux . . .	486,590	35,214	1155,397	1677,201

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,297.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,154.



## BRAILA

Chef-lieu: *Brăila*.

Superficie: 4358 km. carrés. Habitants: 135.852.

1 Commune urbaine: *Brăila*.

54 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struction	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	112,182	—	25,891	138,073
Chemins vicinaux	—	—	1390,000	1390,000
Chemins commu- naux . . . . .	7,500	—	40,000	47,500
Totaux . .	119,682	—	1455,891	1575,573
Routes nationales <sup>1)</sup>	—	—	—	—
Totaux . .	119,682	—	1455,891	1575,573

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km.</sup>,088.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km.</sup>,272.

<sup>1)</sup> Il n'y a pas de routes nationales dans ce département.

# B U Z Ě U

Chef-lieu : *Buzĕu*.

Superficie : 4863 km. carrés. Habitants : 214.443.

Deux communes urbaines : *Buzĕu* et *Mizil*.

107 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacunes	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales	103,670	2,000	10,477	116,147
Chemins vicinaux.	310,380	32,270	113,000	455,650
Chemins commu- naux .	116,670	14,930	77,235	208,835
Totaux	530,720	49,200	200,712	780,632
Routes nationales.	92,318	17,700	—	110,018
Totaux	623,038	66,900	200,712	890,650

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km</sup>,291.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km</sup>,128.

## CONSTANȚA

Chef-lieu: *Constanța*.

Superficie . 6910 km. carrés. Habitants: 112.999.

Sept communes urbaines: *Constanța, Cernavoda, Medgidia, Mangalia, Hârșova, Cuzgun* et *Ostrov*.

73 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En construction	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départementales <sup>1)</sup>	—	—	—	—
Chemins vicinaux.	162,649	21,961	326,213	510,823
Chemins communaux.	11,682	—	13,650	25,332
Totaux	174,331	21,961	339,863	536,155
Routes nationales.	41,000	12,316	30,800	84,116
Totaux	215,331	34,277	370,663	620,271

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 habitants: 0<sup>km</sup>,191.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre carré de superficie: 0<sup>km</sup>,031.

<sup>1)</sup> Il n'y a pas de routes départementales dans ce département.

## COVURLUI

Chef-lieu : *Galati*

Superficie: 2961 km. carrés. Habitants: 134.088

1 Commune urbaine: *Galati*.

37 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . . .	109,000	4,000	27,000	140,000
Chemins vicinaux.	91,587	13,000	364,613	469,200
Chemins commu- naux . . . . .	8,855	—	179,315	188,170
Totaux . . . . .	209,442	17,000	570,928	797,370
Routes nationales.	48,550	—	—	48,550
Totaux . . . . .	257,992	17,000	570,928	845,920

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,192.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,087.

## DÂMBOVIȚA

Chef-lieu : *Tirgoviște*.

Superficie: 3456 km. carrés. Habitants: 197.469.

Deux communes urbaines: *Tirgoviște, Găesci*

115 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales. . . .	150,839	—	1,891	152,730
Chemins vicinaux. Chemins commu- naux . . . . .	398,840	—	54,655	453,495
	792,116	13,991	91,018	897,125
Totaux . .	1341,795	13,991	147,564	1503,350
Routes nationales.	159,360	—	4,000	163,360
Totaux . .	1501,155	13,991	151,564	1666,710

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km.</sup>,760.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km.</sup>,434.

## DOLJ

Chef-lieu : *Craiova.*

Superficie : 6565 km. carrés. Habitants : 337.782.

Deux communes urbaines : *Craiova, Calafat.*

155 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . . .	411,000	—	6,462	417,462
Chemins vicinaux.	841,861	62,921	253,545	1158,327
Chemins commu- naux. . . . .	151,836	16,110	93,122	261,068
Totaux . . .	1404,697	79,031	353,129	1836,857
Routes nationales.	77,300	—	59,300	136,600
Totaux . . .	1481,997	79,031	412,429	1973,457

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,438.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,225.

## DOROHOI

Chef-lieu : *Dorohoi*.

Superficie : 2822 km. carrés. Habitants : 149.280.

Trois communes urbaines : *Dorohoi*, *Herța*, *Mihăileni*.

47 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	79,900	—	—	79,900
Chemins vicinaux. Chemins commu- naux. . . . .	233,500	—	153,700	387,200
	57,000	—	786,200	843,200
Totaux . .	370,400	—	939,900	1310,300
Routes nationales.	27,945	—	—	27,945
Totaux . .	398,345	—	939,900	1338,245

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,266.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,141.

## FALCIU

Chef-lieu : *Huși*.

Superficie : 2208 km. carrés. Habitants : 88.872.

Une commune urbaine : *Huși*.

31 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	76,090	1,170	16,636	93,896
Chemins vicinaux.	109,460	7,495	138,015	254,970
Chemins commu- naux. . . . .	25,755	3,771	33,634	63,160
Totaux . .	211,305	12,436	188,285	412,026
Routes nationales.	13,700	—	—	13,700
Totaux . .	225,005	12,436	188,285	425,726

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,253.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,102.



## G O R J

Chef-lieu : *Tirgul-Jiu.*

Superficie : 4698 km. carrés. Habitants : 162.914.

Une commune urbaine : *Tirgul-Jiu.*

161 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . . . .	121,995	—	—	121,995
Chemins vicinaux.	414,489	11,733	12,462	438,684
Chemins commu- naux. . . . .	627,333	30,879	54,599	712,811
Totaux . . .	1163,817	42,612	67,061	1273,490
Routes nationales.	98,840	6,000	1,380	106,220
Totaux . . .	1262,657	48,612	68,441	1379,710

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,775.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,269.

## IALOMIȚA

Chef-lieu : *Călărași*.

Superficie : 6789 km. carrés. Habitants : 169.772.

Deux communes urbaines *Călărași* et *Urziceni*.

93 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	83,460	7,350	561,690	652,500
Chemins vicinaux. Chemins commu- naux. . . . .	20,000	—	1412,000	1432,000
	—	—	—	—
Totaux . .	103,460	7,350	1973,690	2084,500
Routes nationales.	9,874	—	13,900	23,774
Totaux . .	113,334	7,350	1987,590	2108,274

Nombre des kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,066.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,016.

# I A Ş Î

Chef-lieu: *Iaşî*.

Superficie: 3121 km. carrés. Habitants: 174.886.

Deux communes urbaines: *Iaşî* et *Tîrgul Frumos*.

42 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struction	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	103,363	—	—	103,363
Chemins vicinaux.	261,668	12,738	231,329	505,735
Chemins commu- naux . . . .	75,280	6,051	108,715	190,046
Totaux . .	440,311	18,789	340,044	799,144
Routes nationales.	126,907	—	3,544	130,451
Totaux . .	567,218	18,789	343,588	929,595

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>.324.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>.181.

## ILFOV

Chef-lieu: *București (Bucarest)*.

Superficie: 5780 km. carrés. Habitants: 490.144.

Deux communes urbaines: *București* et *Oltenița*.

122 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	166,168	—	—	166,168
Chemins vicinaux.	752,542	72,003	344,474	1169,019
Chemins commu- naux. . . . .	84,968	14,720	33,851	133,539
Totaux . .	1003,678	86,723	378,325	1468,726
Routes nationales.	120,567	11,249	24,200	156,016
Totaux . .	1124,245	97,972	402,525	1624,742

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,229.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,194.

## MEHEDINȚI

Chef-lieu : *Turnul-Severin*.

Superficie : 4949 km. carrés. Habitants : 238,744.

Deux communes urbaines *Turnul-Severin, Baia de Aramă*.

200 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	Encon- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	114,000	—	—	114,000
Chemins vicinaux	655,300	—	39,800	695,100
Chemins commu- naux. . . . .	958,000	76,500	180,000	1214,500
Totaux . .	1727,300	76,500	219,800	2023,600
Routes nationales.	87,451	—	—	87,451
Totaux . .	1814,751	76,500	219,800	2111,051

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km</sup>,761.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km</sup>,368

## MUSCEL

Chef-lieu : *Câmpulung*.

Superficie : 2954 km. carrés. Habitants : 107,992.

Une commune urbaine : *Câmpulung*.

82 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . . .	135,500	2,600	21,400	159,500
Chemins vicinaux.	185,360	6,400	22,100	213,860
Chemins commu- naux. . . . .	298,990	—	7,000	305,990
Totaux . . . .	619,850	9,000	50,500	679,350
Routes nationales.	119,970	—	—	119,970
Totaux . . . .	739,820	9,000	50,500	799,320

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km.</sup>,683.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km.</sup>,250.

## NEAMȚU

Chef-lieu: *Peatra*.

Superficie: 3998 km. carrés. Habitants: 142.842.

Deux communes urbaines: *Peatra* et *Tirgul Neamțu*.

47 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	152,927	—	—	152,927
Chemins vicinaux.	407,388	4,086	41,765	453,224
Chemins commu- naux. . . . .	661,387	23,903	38,410	723,700
Totaux . .	1221,697	27,989	80,175	1329,861
Routes nationales.	122,068	—	—	122,068
Totaux . .	1343,705	27,989	80,175	1451,929

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,941.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km</sup>,336.

## O L T

Chef-lieu: *Slatina*.

Superficie: 2825 km. carrés. Habitants: 132.630.

Un commune urbaine: *Slatina*.

101 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales. . . . .	132,530	—	—	132,530
Chemins vicinaux.	337,660	—	—	337,660
Chemins commu- naux. . . . .	183,200	35,700	—	218,900
Totaux . . . . .	653,390	35,700	—	689,090
Routes nationales.	42,000	—	—	42,000
Totaux . . . . .	695,390	35,700	—	731,090

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,524.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,246.



## PRAHOVA

Chef-lieu: *Ploesci*.

Superficie: 4664 km. carrés. Habitants: 286.884.

Sept communes urbaines: *Ploesci, Câmpina, Sinaia, Slănic, Urlați, Vălenii de munte* et *Filipesci-Tîrg*.

149 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En construction	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départementales. . . . .	149,661	6,159	33,204	189,024
Chemins vicinaux.	613,367	46,984	272,534	932,885
Chemins communaux. . . . .	249,992	21,595	203,231	474,818
Totaux . . . . .	1013,020	74,738	508,969	1596,727
Routes nationales.	154,150	—	—	154,150
Totaux . . . . .	1167,170	74,738	508,969	1750,877

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 habitants: 0<sup>km</sup>,407.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre carré de superficie: 0<sup>km</sup>,250.

## P U T N A

Chef-lieu: *Focșani*.

Superficie: 3249 km. carrés. Habitants: 140.997.

Trois communes urbaines: *Focșani*, *Odobesci* et *Panciu*.

79 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales. . . .	85,680	3,397	—	89,077
Chemins vicinaux.	359,070	40,900	129,779	529,749
Chemins commu- naux. . . . .	246,442	23,440	41,100	310,982
Totaux . .	691,192	67,737	170,879	929,808
Routes nationales.	101,000	—	—	101,000
Totaux . .	792,192	67,737	170,879	1030,808

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,561.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,243.

## RÂMNICUL SĂRAT

Chef-lieu: *Râmnicul Sărat.*

Superficie: 3268 km. carrés. Habitants: 131.358.

Une commune urbaine: *Râmnicul Sărat.*

85 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales. . . .	50,659	—	27,866	78,525
Chemins vicinaux.	270,673	4,468	95,772	370,913
Chemins commu- naux. . . . .	97,602	1,654	12,233	111,489
Totaux . . .	418,934	6,122	135,871	560,927
Routes nationales.	49,175	—	—	49,175
Totaux . . .	468,109	6,122	135,871	610,102

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,356.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,143.

## ROMAN

Chef-lieu: *Roman*.

Superficie: 2091 km. carrés. Habitants: 106.968.

Une commune urbaine: *Roman*.

59 Communes rurales.

Désignations des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	189,925	3,431	37,846	231,202
Chemins vicinaux.	434,574	28,333	255,613	718,520
Chemins commu- naux . . . . .	14,840	6,584	10,245	31,669
Totaux . .	639,339	38,348	303,704	981,391
Routes nationales.	77,800	—	—	77,800
Totaux . .	717,139	38,348	303,704	1059,191

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,670.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,343.

## ROMANAȚI

Chef-lieu: *Caracal*.

Superficie: 4579 km. carrés. Habitants: 188.691.

Deux communes urbaines: *Caracal* et *Corabia*.

115 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	34,120	—	—	34,120
Chemins vicinaux.	494,983	7,793	117,285	620,061
Chemins commu- naux . . . . .	210,230	17,000	407,770	635,000
Totaux . .	739,333	24,793	525,055	1289,181
Routes nationales.	145,155	—	—	145,155
Totaux . .	884,488	24,793	525,055	1434,336

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
tants: 0<sup>km</sup>,468.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,193.

## SUCEAVA

Chef-lieu : *Fălticeni*.

Superficie: 3421 km. carrés. Habitants: 122,233.

Une commune urbaine: *Fălticeni*.

38 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	105,590	—	—	105,590
Chemins vicinaux.	351,574	1,700	200,042	553,316
Chemins commu- naux. . . . .	206,948	—	413,116	620,064
Totaux . . .	664,112	1,700	613,158	1278,970
Routes nationales.	100,352	23,360	76,770	200,482
Totaux . . .	764,464	25,060	689,928	1479,452

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km.</sup>,625.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km.</sup>,222.

## TECUCÍ

Chef-lieu: *Tecucí*.

Superficie: 2547 km. carrés. Habitants: 113.893.

Une commune urbaine: *Tecucí*.

47 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . . . .	15,650	—	—	15,650
Chemins vicinaux. Chemins commu- naux . . . . .	390,200	5,000	90,220	485,420
Totaux . . . . .	517,250	5,000	90,220	612,470
Routes nationales.	78,000	—	—	78,000
Totaux . . . . .	595,250	5,000	90,220	690,470

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,523.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,234.

## TELEORMAN

Chef-lieu: *Turnul Măgurele.*

Superficie: 4685 km. carrés. Habitants: 219.501.

Quatre communes urbaines: *Turnul Măgurele, Zimnicea, Alexandria et Roșiori de Vede.*

125 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . .	212,326	0,300	1,700	214,326
Chemins vicinaux.	430,877	20,394	43,814	495,085
Chemins commu- naux . . . . .	193,397	31,170	30,272	254,839
Totaux . .	836,600	51,864	75,786	964,250
Routes nationales.	55,160	—	—	55,160
Totaux . .	891,760	51,864	75,786	1019,410

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km</sup>,406.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km</sup>,190.



## TULCEA

Chef-lieu : *Tulcea*.

Superficie : 8626 km. carrés. Habitants : 120.342.

Sept communes urbaines : *Tulcea*, *Babadagh*, *Măcin*,  
*Isaccea*, *Sulina*, *Mahmudia* et *Chilia veche*.

56 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales <sup>1)</sup> . . .	—	—	—	—
Chemins vicinaux. Chemins commu- naux . . . . .	262,030	11,232	291,700	564,962
Totaux . . .	262,030	11,232	291,700	564,962
Routes nationales.	170,871	—	1,664	172,487
Totaux . . .	432,901	11,232	293,316	737,449

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km</sup>.359.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km</sup>.050.

<sup>1)</sup> Il n'y a pas de routes départementales dans ce département.

## TUTOVA

Chef-lieu : *Bârlad.*

Superficie : 2391 km. carrés. Habitants : 110.154.

Une commune urbaine : *Bârlad.*

72 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . .	120,434	—	14,660	135,094
Chemins vicinaux.	96,674	—	43,296	139,970
Chemins commu- naux . . . . .	59,049	—	10,744	69,793
Totaux . . .	276,157	—	68,700	344,857
Routes nationales.	56,855	—	—	56,855
Totaux . . .	333,012	—	68,700	401,712

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km</sup>,302.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km</sup>,139.

## VALCEA

Chef-lieu: *Râmnicul-Vâlcea.*

Superficie: 4239 km. carrés. Habitants: 180.652.

Trois communes urbaines: *R.-Vâlcea, Ocna et Drăgășani.*

163 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . . .	247,862	—	—	247,862
Chemins vicinaux.	301,928	12,300	71,558	385,786
Chemins commu- naux. . . . .	243,600	15,800	188,630	448,030
Totaux . . . .	793,390	28,100	260,188	1081,678
Routes nationales.	137,400	—	—	137,400
Totaux . . . .	930,790	28,100	260,188	1219,078

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km.</sup>,515.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km.</sup>,219.

## VASLUÏ

Chef-lieu: *Vaslui*.

Superficie: 2294 km. carrés. Habitants: 105.461.

Une commune urbaine: *Vaslui*.

56 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	K i l o m è t r e s			
Routes départe- mentales . . . .	54,770	6,502	58,223	119,495
Chemins vicinaux.	38,280	5,850	163,450	207,580
Chemins commu- naux . . . . .	7,500	3,400	439,100	450,000
Totaux . . . .	100,550	15,752	660,773	777,075
Routes nationales.	63,657	—	30,908	94,565
Totaux . . . .	164,207	15,752	691,681	871,640

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants: 0<sup>km.</sup>,156.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie: 0<sup>km.</sup>,071.

## VLAȘCA

Chef-lieu : *Giurgiu*.

Superficie : 4488 km. carrés. Habitants : 191.582.

Une commune urbaine : *Giurgiu*.

111 Communes rurales.

Désignation des catégories de routes	Viables	En con- struc- tion	En lacune	Totaux
	Kilomètres			
Routes départe- mentales . . . .	242,800	4,950	20,700	268,450
Chemins vicinaux.	358,639	30,198	104,632	493,469
Chemins commu- naux. . . . .	46,170	5,139	6,820	58,129
Totaux . . .	647,609	40,287	132,152	820,048
Routes nationales.	102,094	—	—	102,094
Totaux . . .	749,703	40,287	132,152	922,142

Nombre de kilomètres de routes viables par 100 ha-  
bitants : 0<sup>km</sup>,391.

Nombre de kilomètres de routes viables par kilomètre  
carré de superficie : 0<sup>km</sup>,166.

# ROUTES EN ROUMANIE

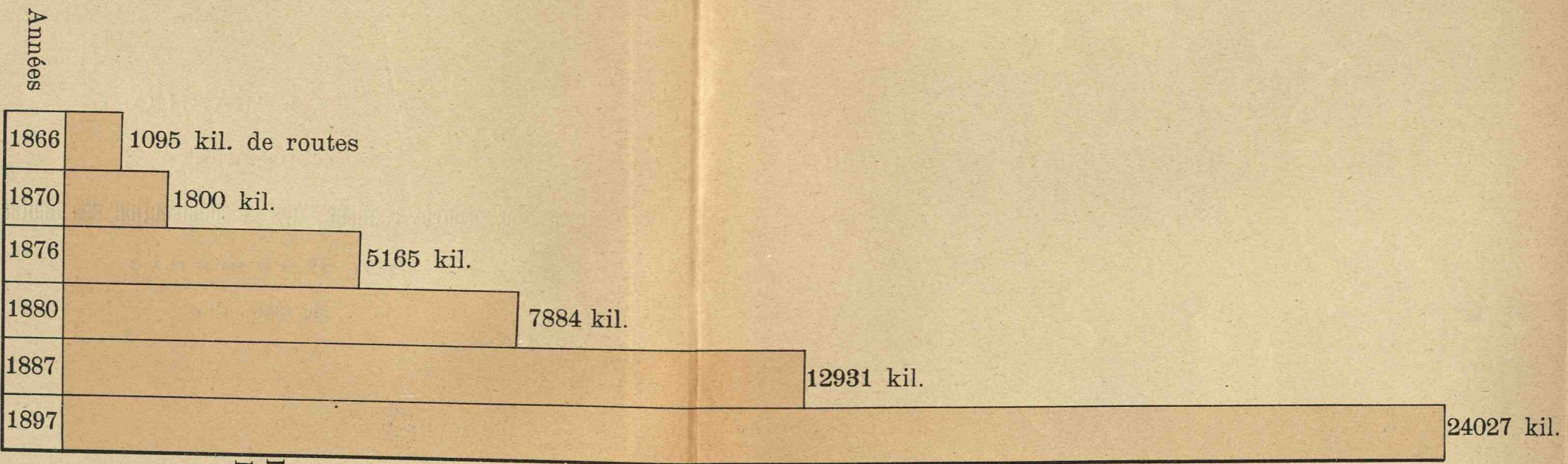
1897

No. d'ordre	DÉSIGNATIONS des DÉPARTEMENTS	ROUTES NATIONALES				ROUTES DÉPARTEMENTALES			CHEMINS VICINAUX				CHEMINS COMMUNAUX				Routes Départ., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 7, 11, 15	Routes Départ., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 8, 12, 16	Routes Départ., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 9, 13, 17	Routes Départ., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 10, 14, 18	Routes Nat. et Dép., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 3, 19	Routes Nat. et Dép., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 4, 20	Routes Nat. et Dép., chemins vic. et communaux vicinaux. Somme des col. 5, 21	Routes en Roumanie  Routes Nat. et Dép., chemins vic. et communaux vicinaux, en construction et en lacunes. Somme des col. 23, 24, 25	
		Viables	En construction	En lacunes	TOTAUX	Viables	En construction	En lacunes	TOTAUX	Viables	En construction	En lacunes	TOTAUX	Viables	En construction	En lacunes									TOTAUX
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	Argeş . . . . .	66,000	11,000	—	77,000	341.6	6,000	—	347,600	570,270	46,200	109,410	725,880	127,919	20,960	82,340	231,219	1,039,789	73,160	191,750	1,304,699	1,105,789	84,160	191,750	1,381,699
2	Bacău . . . . .	188,550	—	—	188,550	205.2	—	16,496	221,697	440,249	3,057	93,227	536,533	226,707	—	27,370	254,077	872,157	3,057	137,093	1,012,307	1,060,707	3,057	137,093	1,200,857
3	Botoşani . . . . .	75,087	—	—	75,087	115.2	—	—	115,289	221,401	19,626	226,553	467,580	74,813	15,588	928,844	1,019,245	411,503	35,214	1,155,397	1,602,114	486,590	35,214	1,155,397	1,677,201
4	Brăila . . . . .	—	—	—	—	112.1	—	25,891	138,073	—	—	1,390,000	1,390,000	7,500	—	40,000	47,500	119,682	—	1,455,891	1,575,573	119,682	—	1,455,891	1,575,573
5	Buzău . . . . .	92,318	17,700	—	110,018	103.6	2,000	10,477	116,147	310,380	32,270	113,000	455,650	116,670	14,930	77,235	208,835	530,720	49,200	200,712	780,632	623,038	66,900	200,712	890,650
6	Constanţa . . . . .	41,000	12,316	30,800	84,116	—	—	—	—	162,649	21,961	326,213	510,823	11,682	—	25,332	13,650	174,331	21,961	339,863	536,155	215,331	34,277	370,663	620,271
7	Covurlui . . . . .	48,550	—	—	48,550	109.0	4,000	27,000	140,000	91,587	13,000	364,613	469,200	8,855	—	179,315	188,170	209,442	17,000	570,928	797,370	257,992	17,000	570,928	845,920
8	Dâmboviţa . . . . .	159,360	—	4,000	163,360	150.8	—	1,891	152,730	398,840	—	54,655	453,495	792,116	13,991	91,018	897,125	1,341,795	13,991	147,564	1,503,350	1,501,155	13,991	151,564	1,666,710
9	Dolj . . . . .	77,300	—	59,300	136,600	411.0	—	6,462	417,462	841,861	62,921	253,545	1,158,327	151,836	16,110	93,122	261,068	1,404,697	79,031	353,129	1,836,857	1,481,997	79,031	412,429	1,973,457
10	Dorohoi . . . . .	27,945	—	—	27,945	79.9	—	—	79,900	233,500	—	153,700	387,200	57,000	—	786,200	843,200	370,400	—	939,900	1,310,300	398,345	—	939,900	1,338,245
11	Fălciu . . . . .	13,700	—	—	13,700	76.0	1,170	16,636	93,896	109,460	7,495	138,015	254,970	25,755	3,771	33,634	63,160	211,305	12,436	188,285	412,026	225,005	12,436	188,285	425,726
12	Gorj . . . . .	98,840	6,000	1,380	106,220	121.9	—	—	121,995	414,489	11,733	12,462	438,684	627,333	30,879	54,599	2,811	1,163,817	42,612	67,061	1,273,490	1,262,657	48,612	68,441	1,379,710
13	Ialomiţa . . . . .	9,874	—	13,900	23,774	83.4	7,350	561,690	652,500	20,000	—	1,412,000	1,432,000	—	—	—	103,460	7,350	1,973,690	2,084,500	113,334	7,350	1,987,590	2,108,274	
14	Iasi . . . . .	126,907	—	3,544	130,451	103.3	—	—	103,363	261,668	12,738	231,329	505,735	75,280	6,051	108,715	190,046	440,311	18,789	340,044	799,144	567,218	18,789	343,588	929,595
15	Ilfov . . . . .	120,567	11,249	24,200	156,016	166.1	—	—	166,168	752,542	72,003	344,474	1,169,019	84,968	14,720	33,851	133,539	1,003,678	86,723	378,325	1,468,726	1,124,245	97,972	402,525	1,624,742
16	Mehedinţi . . . . .	87,451	—	—	87,451	114.0	—	—	114,000	655,300	—	39,800	695,100	958,000	76,500	180,000	1,14,500	1,727,300	76,500	219,800	2,023,600	1,814,751	76,500	219,800	2,111,051
17	Muscel . . . . .	119,970	—	—	119,970	135.5	2,600	21,400	159,500	185,360	6,400	22,100	213,860	298,990	—	7,000	305,990	619,850	9,000	50,500	679,350	739,820	9,000	50,500	799,320
18	Neamtu . . . . .	122,068	—	—	122,068	152.9	—	—	152,927	407,383	4,085	41,765	453,234	661,387	23,903	38,410	723,700	1,221,697	27,989	80,175	1,329,861	1,343,765	27,989	80,175	1,451,929
19	Olt . . . . .	42,000	—	—	42,000	132.5	—	—	132,530	337,660	—	—	337,660	183,200	35,705	—	218,900	653,390	35,700	—	689,090	695,390	35,700	—	731,090
20	Prahova . . . . .	154,150	—	—	154,150	149.6	6,159	33,204	189,024	613,367	46,984	272,534	932,885	249,992	21,595	203,231	474,818	1,013,020	74,738	508,969	1,596,727	1,167,170	74,738	508,969	1,750,877
21	Putna . . . . .	101,000	—	—	101,000	85.0	3,397	—	89,077	359,070	40,900	129,779	529,749	246,442	23,440	41,100	310,982	691,192	67,737	170,879	929,808	792,192	67,737	170,879	1,030,808
22	Râmnicul-Sărat . . . . .	49,175	—	—	49,175	50.6	—	27,866	78,525	270,673	4,468	95,772	370,913	97,602	1,654	12,233	111,489	418,934	6,122	135,871	560,927	468,109	6,122	135,871	610,102
23	Roman . . . . .	77,800	—	—	77,800	189.9	3,431	37,846	231,202	434,574	28,333	255,613	718,520	14,840	6,584	10,245	31,669	639,339	38,348	303,704	981,391	717,139	38,348	303,704	1,059,191
24	Romanaşi . . . . .	145,155	—	—	145,155	34.1	—	—	34,120	494,983	7,793	117,285	620,061	210,230	17,000	407,770	635,000	739,333	24,793	525,055	1,289,181	884,488	24,793	525,055	1,434,336
25	Suceava . . . . .	100,352	23,360	76,770	200,482	105.3	—	—	105,590	351,574	1,700	200,042	553,316	206,948	—	413,116	620,064	664,112	1,700	613,158	1,278,970	764,464	25,060	689,928	1,479,452
26	Tecuci . . . . .	78,000	—	—	78,000	15.6	—	—	15,650	390,200	5,000	90,220	485,420	111,400	—	111,400	517,250	5,000	90,220	612,470	595,250	5,000	90,220	690,470	
27	Teleorman . . . . .	55,160	—	—	55,160	212.3	0,300	1,700	214,326	430,877	20,394	43,814	495,085	193,397	31,170	30,272	254,839	836,600	51,864	75,786	964,250	891,760	51,864	75,786	1,019,410
28	Tulcea . . . . .	170,871	—	1,616	172,487	—	—	—	262,030	11,232	291,700	564,962	—	—	—	262,030	11,232	291,700	564,962	432,901	11,232	293,316	—	293,316	737,449
29	Tutova . . . . .	56,855	—	—	56,855	120.1	—	14,660	135,094	96,674	—	43,296	139,970	59,049	—	10,744	69,793	276,157	—	68,700	344,857	333,012	—	68,700	401,712
30	Vâlcea . . . . .	137,400	—	—	137,400	247.3	—	—	247,862	301,928	12,300	71,558	345,786	243,600	15,800	183,630	448,030	793,390	28,100	260,188	1,081,678	930,790	28,100	260,188	1,219,078
31	Vaslui . . . . .	63,657	—	30,908	94,565	54.1	6,502	58,223	119,495	38,280	5,850	163,450	207,580	7,500	3,400	439,100	450,000	100,550	15,752	660,773	777,075	164,207	15,752	691,681	871,640
32	Vlaşca . . . . .	102,094	—	—	102,094	242.3	4,950	20,700	268,450	358,639	30,198	104,632	493,469	46,170	5,139	6,820	58,129	647,609	40,287	132,152	820,048	749,703	40,287	132,152	922,142
Totaux . . . . .		2,809,156	81,625	246,418	3,137,199	4,224.4	47,859	882,142	5,154,192	10,817,468	528,642	7,206,556	18,552,666	6,177,181	398,885	4,538,564	11,114,630	21,218,840	975,386	12,627,262	34,821,488	24,027,996	1,057,011	12,873,680	37,958,687

TABLEAU SYNOPTIQUE  
DES  
**ROUTES EN ROUMANIE**  
1897

TABLEAU GRAPHIQUE  
représentant  
les progrès réalisés dans la construction des Routes  
**en Roumanie**  
de 1866—1897





Echelle: 1 millimètre  
par 100 kilomètres

### GRAPHIQUE

représentant les progrès réalisés dans la construction  
des Routes en Roumanie

de 1866 à 1897