

06.1
4
35
55.0

04

3851

11
11
22
37

37.0

Réparation de la route de Gediz à Ouchak.

Tableau indicatif des ouvrages
d'art



Designation des Travaux	Position Kilom.	Largeur entre talus	hauteur sous def	ouvertures	Devis	Observations
Carris	0+330	7.00	0.30	6.00	75.00	a reparer 3.00 X 25
"	0+760	"	0.30	6.00		a construire
dalot (N 7)	1+320	"	0.80	0.60	2002.46	a reconstruire
+ nouveau route (N 13)	1+540	"	2.80	2.00		a reparer
Carris	1+760	"	0.30	6.00	100.00	a reparer 4.00 X 25
"	2+080	"	0.30	6.00		a construire
"	2+345	"	0.30	6.00	87.50	a reparer 3.50 X 25
"	2+550	"	0.30	6.00		a construire
nouveau metalique N 16	2+370	"	1.75	3.00		(N 1)
" (N 3) route (arc de cercle)	2+970	"	1.00	2.00		(N 7)
" route (N 10)	3+090	"	0.75	2.00	6020.86	(voir G. 10)
Carris	3+380	"	0.30	6.00	75.00	a reparer 3.00 X 25
"	3+715	"	0.30	6.00	75.00	a reparer 3.00 X 25
nouveau route (N 6)	4+500	7.00	1.80	2.00		a construire
Carris	4+920	"	0.30	6.00	125.00	a reparer 5.00 X 25
"	5+660	"	0.30	6.00	175.00	a reparer 7.00 X 25
nouveau (N 11)	5+840	7.00	2.70	3.00		a construire
dalot route (N 9)	7+290	7.00	0.90	0.60	4693.30	a construire
nouveau (N 5)	8+400	7.00	0.66	1.00	4148.70	
dalot (N 7)	8+590	"	0.80	0.60	2002.46	
dalot (N 7)	8+740	"	0.80	0.60	2002.46	
dalot (N 1)	8+870	7.00	0.60	0.60		
pont metalique (14)	9+780	5.00	1.75	10.00		
dalot (N 1)	10+260	"	0.60	0.60		
nouveau metalique (12)	10+530	5.00	1.35	3.00	9459.86	
nouveau route (N 13)	10+690	"	2.80	2.00		
dalot (1)	11+020	7.00	0.60	0.60		
"	11+330	"	0.60	0.60		reconstruire
"	11+860	"	0.60	0.60		
"	12+210	"	0.60	0.60		
" (N 7)	12+785	"	0.80	0.60	2002.46	
Carris	13+040	"	0.30	6.00	175.00	a reparer 5X
dalot	13+200	"	0.60	0.60		reconstruire
"	13+300	"	0.60	0.60		reconstruire

nouveau (N 10)	14+120	"	0.75	2.00	6090.86	a construire
dalot (N 7)	14+470	"	0.80	0.60	2002.46	a reconstruire
Carris	14+910	"	0.30	6.00	137.50	a reparer 5.5 X 25
"	15+160	"	0.30	6.00	150.00	a reparer 6.5 X 25
dalot (N 7)	15+660	"	0.80	0.60	2002.46	reconstruire
" (N 7)	15+980	"	0.60	0.60		
" (N 7)	16+420	"	0.80	0.60	2002.46	
" (N 7)	16+885	"	0.80	0.60	2002.46	a construire
" (N 7)	17+570	"	0.80	0.60	2002.46	reconstruire
pont metalique (N 5)	17+820	5.00	1.65	5.00		reconstruire
nouveau (N 4)	18+630	7.00	1.30	1.00	5299.06	
dalot (1)	19+120	"	0.60	0.60		
pont arc de cercle (17)	19+290	"	2.60	5.00		a construire
nouveau (N 10)	19+350	"	0.75	2.00	6090.86	
nouveau (N 5)	19+510	"	0.66	2.00	4148.70	
Carris	19+890	"	0.30	6.00	125.00	reparer 5 X 25
"	20+240	"	0.30	6.00		reconstruire
"	20+330	"	0.30	6.00	175.00	reparer 7.00 X 25
"	20+400	"	0.30	6.00		reconstruire
nouveau (N 2)	20+470	11.30	1.30	1.00	7850.85	reconstruire
Carris	20+540	7.00	0.30	6.00		reconstruire
"	20+740	"	0.30	6.00		
"	20+820	7.00	0.30	6.00	2400.00	
"	21+080	"	0.30	6.00		
dalot (N 7)	21+470	"	0.80	0.60	2002.46	
dalot (N 7)	22+110	"	0.80	0.60	2002.46	
pont metalique (N 5)	22+660	5.00	1.65	5.00		
nouveau arc de cercle (N 3)	22+845	7.00	1.30	2.00		
dalot (N 7)	23+550	"	0.80	0.60	2002.46	
nouveau mixte desparties de 5.00	23+740	"	2.00	2 X 5.00		reparer
dalot (N 7)	23+880	"	0.80	0.60	2002.46	reconstruire
pont mixte de 2 X 5.00	24+180	"	0.80	2 X 5.00		a reparer
pont " " "	24+210	"	0.80	2 X 5.00		a reparer

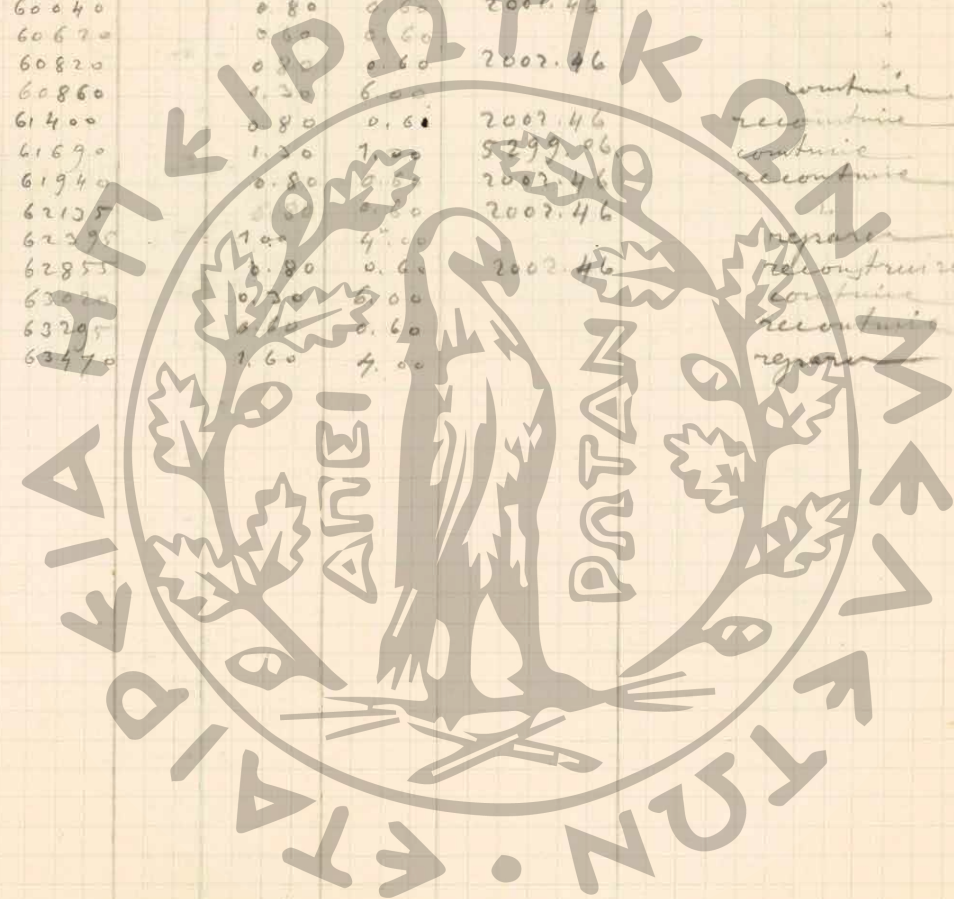
Designation des Travaux	position Kilom. m.	Largeur entre têtes	hauteur sous clef	ouvertures	Devises	observations
carris	24740	7.00	0.30	6.00		continuer
dalot (N 1)	25070	"	0.60	0.60		reconstruire
ponceau route (N 5)	25210	"	0.66	1.00	4148.70	continuer
" (N 5)	25310	"	0.66	1.00	4148.70	"
dalot (N 7)	25370	"	0.80	0.60	2002.46	reconstruire
carris	25490		0.30	6.00		
dalot (N 7)	25480		0.80	0.60	2002.46	reconstruire
pont route	25650		1.50	1.50		reparer
dalot (N 7)	25690		0.80	0.60	2002.46	reconstruire
carris	25820		0.30	6.00		} continuer
"	25940		0.30	6.00		
"	25980		0.30	6.00		
dalot (N 1)	26180		0.60	0.60		reconstruire
pont route 2.00	26280		0.60	2.00		reparer
carris (15 ^m x 3.00 = 4.50)	26430		0.30	6.00	112.50	} reparer
" 5 ^m x 2.00 = 10.00	26430		0.30	6.00	50.00	
" 17 ^m x 6.00 = 102.00	26550		0.30	6.00	150.00	
carris	26650		0.30	6.00		} continuer
"	26670		0.30	6.00		
"	26910		0.30	6.00		
"	26980		0.30	6.00		
pont route	27095		0.60	2.00		reparer
"	27180		0.60	2.00		reparer
carris	27220		0.30	6.00		} continuer
"	27485		0.30	6.00		
"	27530		0.30	6.00		
"	27590		0.30	6.00		
carris 7 ^m x 2.00	27735		0.30	6.00	50.00	reparer
" 9 ^m x 3.00	27830		0.30	6.00	75.00	reparer
pont route	28225		1.40	2.50		reparer
carris 5 ^m x 2.00	28390		0.30	6.00	50.00	reparer
"	28430		0.30	6.00		continuer
pont route	28470		1.00	1.00		reparer

Designation	position Kilom. m.	Largeur entre têtes	hauteur sous clef	ouvertures	Devises	observations
carris 10 ^m x 3.00	28505		0.30	6.00	75.00	reparer
pont route 2x5.00	28700		1.20	2.50		reparer
pont route 4.00	29185		2.80	4.00		reparer
carris	29590		0.30	6.00		continuer
pont route 6x2	30080		3.00	6x2		reparer
dalot (N 7)	30500		0.80	0.60	2002.46	reconstruire
carris	30580		0.30	6.00		continuer
dalot (N 1)	30720		0.60	0.60		reconstruire
" (N 7)	30990		0.80	0.60	2002.46	"
pont route	31120		2.50	3.00		reparer
" 4.50 x 2	31345		1.20	4.50 x 2		reparer
carris	32380		0.30	6.00		continuer
dalot (N 1)	33610		0.60	0.60		} reconstruire
"	34660		"	"		
"	35270		"	"		
"	35640		"	"		
carris 3 ^m	35880	7.00	0.30	6.00	75.00	reparer
carris	36220		0.30	6.00		continuer
dalot (N 1)	36520		0.60	0.60		reconstruire
"	36640		0.60	0.60		
carris	36650		0.30	6.00		continuer
" 15 ^m x 5.00	36760		0.30	6.00	125.00	reparer
" 15 ^m x 5.00	36800		0.30	6.00	125.00	
dalot (N 7)	37245		0.80	0.60	2002.46	reconstruire
pont route de 4x6.00	37460		1.20	4x6.00		reparer
carris	37550		0.30	6.00		continuer
pont route	37980		1.00	3.00		reparer
"	38500		1.40	2.50		"
"	38850		1.70	6.00		"
"	39038		3.50	4.00		"
carris	39710		0.30	6.00		
dalot route (N 8)	40580	7.00	0.90	0.60	3820.30	reconstruire



Designation des	position kilom.	largeur entre col.	hauteur sous le	ouvert res	Devises	Observations
canis	43280	7.00	0.30	6.00		continue
"	43480	"	0.30	6.00		"
"	43810	"	0.30	6.00		"
"	43845	"	0.30	6.00		"
"	43915	"	0.30	6.00		"
"	44190	"	0.30	6.00		"
"	44615	"	0.30	6.00		"
"	46400	"	0.30	6.00		"
dalot (N7)	46820		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
canis	47760	"	0.30	6.00		continue
pout miste	48320		1.70	2.00		repare
canis	48420	"	0.30	6.00		} continue
"	48580	"	0.30	6.00		
"	48865	"	0.30	6.00		
dalot (N7)	49090		0.80	0.60	2002.46	continue
canis	49160	"	0.30	6.00		continue
"	49520	"	0.30	6.00		"
dalot (N7)	49770	"	0.80	0.60	2002.46	reconstitue
" (N7)	49935	"	0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	50170	"	0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	50270	"	0.60	0.60		"
" (N7)	50510	"	0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	50560	"	0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	50620	"	0.80	0.60	2002.46	"
canis	50800	"	0.30	6.00		} continue
"	50910	"	0.30	6.00		
"	51000	"	0.30	6.00		
"	51160	"	0.30	6.00		
"	51260	"	0.30	6.00		
"	51465	"	0.30	6.00		} repara
" 18m = 6.00	51640	"	0.30	6.00	150.00	
dalot (N7)	51770	"	0.60	0.60		reconstitue
canis	51880	"	0.30	6.00		continue

Designation	position kilom. triquet.	largeur entre tête	hauteur sous le	ouvert	Devises	Observations
dalot (N7)	52140	7.00	0.80	0.60	2002.46	reconstitue
canis	52200		0.30	6.00		continue
"	52250		0.30	6.00		"
pout miste	52350		2.00	2.00		repara
dalot (N7)	52400		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
" voir (N8)	52570		0.80	0.60	3820.90	"
" (N7)	52700		0.60	0.60		"
canis (N7)	52800		0.30	6.00	2002.46	continue
"	52880		0.30	6.00		"
"	52980		0.30	6.00		"
dalot (N7)	53120		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
pout miste	53880		1.70	2.00		repara
canis	54180		0.30	6.00		continue
"	54310		0.30	6.00		"
dalot (N7)	54400		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
canis	54480		0.30	6.00		continue
dalot (N7)	55070		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
pout miste	55420		1.60	2.00		repara
"	56080		1.70	2.00		"
"	56220		1.70	2.00		continue
canis	56380		0.30	6.00		"
"	56450		0.30	6.00		"
pout miste	56680		1.00	4.00		repara
canis	57130		0.30	6.00		continue
pout miste	57920		1.80	2.00		repara
canis	58680		0.30	6.00		continue
pout miste	58875		1.60	3.00		repara
dalot (N7)	59260		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
" (N7)	59320		0.80	0.60	2002.46	"
pout miste	59500		1.70	5.00		repara
canis	59780		0.30	6.00		continue
dalot (N7)	59860		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
" (N7)	59960		0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	60040		0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	60670		0.80	0.60	2002.46	"
" (N7)	60820		0.80	0.60	2002.46	"
canis	60860		1.30	6.00		continue
dalot (N7)	61400		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
pout (N7)	61690		1.30	1.00	5299.06	continue
dalot (N7)	61940		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
" (N7)	62135		0.80	0.60	2002.46	"
pout miste	62395		1.00	4.00		repara
dalot (N7)	62855		0.80	0.60	2002.46	reconstitue
canis	63020		0.30	6.00		continue
dalot (N7)	63205		0.80	0.60		reconstitue
pout miste	63470		1.60	4.00		repara



EMPIRE OTTOMAN

MINISTÈRE

DES

TRAVAUX PUBLICS

—00—

DIRECTION GÉNÉRALE

Des Ponts et Chaussées

5969
7300
13469

Vilayet de *Bethli...*

Construction
de la route de *Digbehkir* à *Diarbekir*

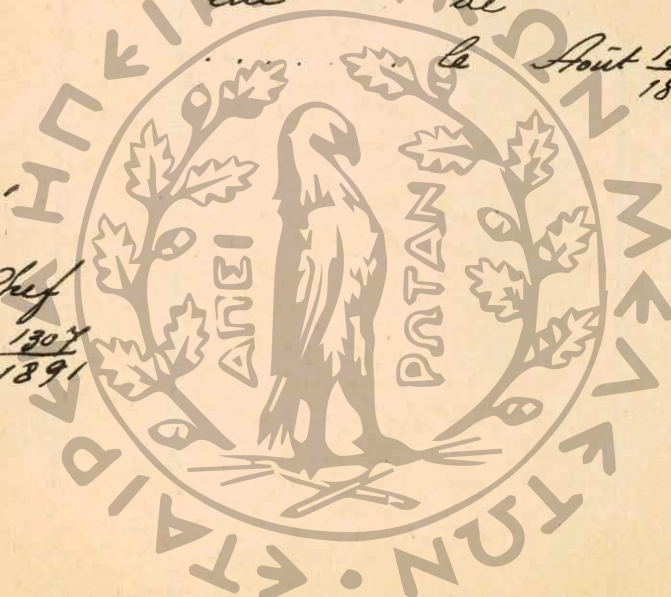
Section de *Veysel-Kerami* à *Tcharpam Kerami*
du *K 7+500* au *K 13+469*
sur une longueur de *569*

Cableau indicatif et détail estimatif
des ouvrages d'art

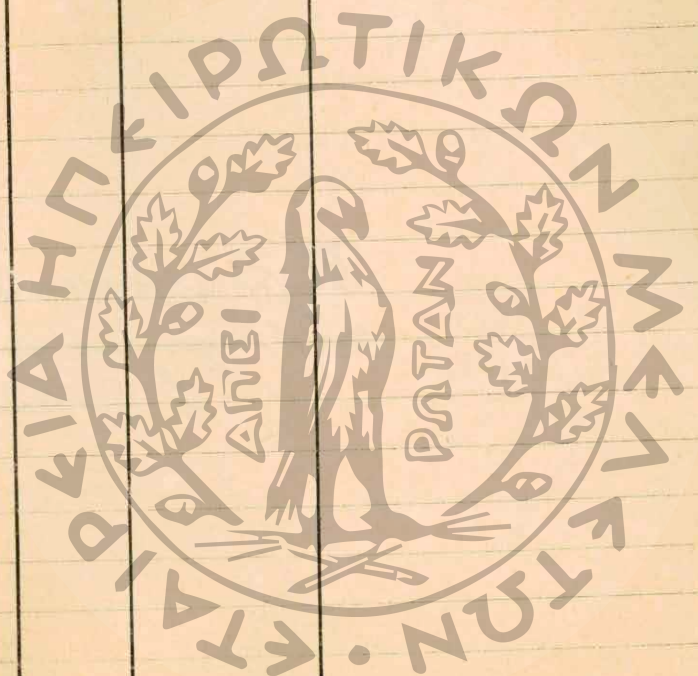
Dressé *d'après* par l'Ingénieur
du *de*

le *1304*
1891

Verifié et présenté
par l'Ingénieur en Chef
le *1304*
1891



Position Kilom ^{re}	Designation des Ouvrages	Ouvertures totales	Largeur Entre têtes	Hauteur sous clefs	Depenses P ^s	Observations
0+163	Cassis	6.00	8.00	0.30	720.00	sur dalle à 15 p. p. m. a
0+421	Ponceau de 2 ^{me} (N. 3)	2.00	7.00	1.75		
0+600	Dalot de 0.60 (N. 1)	0.60	7.17	0.60	1802.30	
0+975	Ponceau de 2 ^{me} (N. 4)	2.00		2.50		
1+810	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.10	3950.34	
1+970	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.10	3950.34	
2+143	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.10	3950.34	
2+279	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.12	3950.34	
2+536	Ponceau de 3 ^{me} (N. 3)	2.00		2.35		
2+984	Dalot de 0.60	0.60		0.60	1802.30	
3+260	Ponceau de 3 ^{me} (N. 6)	3.00		1.50		
4+476	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.10	3950.34	
4+783	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.10	3950.34	
5+313	Ponceau de 1 ^{er} (N. 2)	1.00		1.10	3950.34	
5+426	Cassis	6.00	8.00	0.30	720.00	
5+649	Pont de 4 ^{me} (N. 7)	4.00	7.10	2.45	18452.67	
5+755	Cassis	6.00	8.00	0.30	720.00	
5+952	Ponceau de 2 ^{me} (N. 4)	2.00	7.00	2.50		



EMPIRE OTTOMAN

MINISTÈRE

TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION GÉNÉRALE

Des Ponts et Chaussées

Y. P. Vilayet de Carastamonie
Sandjak de Sinope

Reparation
Construction
de la route de Boyabat à Sinope

— une long. de 96^K 000
Section de à
du K au K
sur une longueur de

Mètre des Terrassements

Dressé par l'Ingénieur
du Sandjak de Sinope

Le 15 Août 1307
1891

Y. P. Vérifié et présenté
par l'Ingénieur en Chef
Le 15 Août 1307
1891



[illegible]

Vilayet de *Sivas*

Cableau indicatif
et Situation des Routes du Vilayet
au 1/13 Janvier 1302/1887

Cerrassements et Chaussées

908 01

003

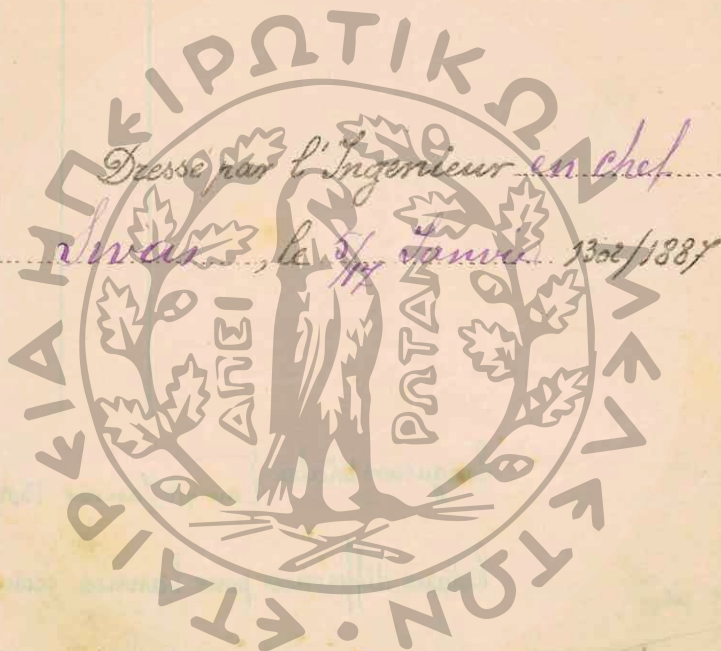
008-0

902 9

604

4962

25
5
125



Vilayet de Sivas

Cabteau indicatif et Situation des Routes du Vilayet au 1/13 Janvier 1302/1887

Embarassements et Chaussées

Désignation des Routes	Largeurs		Inclinaison maxima longitudinale	Longueurs de route					Longueur totale de la Route dans le Vilayet	Dépenses			Observations et Renseignements
	des terrassements (sans fosses)	de la chaussée		Achevés complètement avec ponts et chaussées	Achevés avec chaussées sans ponts	Embarassements		non commencées		En journées de prestation		En argent du Trésor	
						achevés	commencés			d'hommes	d'animaux		
				(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)				
De Samsoun à Sivas, par Amassia et Gokat. (dans le Vilayet)	1/13 Jan. 1302/1887 1/13 Jan. 1301/1886	6 à 8 ^m 4 à 5 ^m	6%	286.752 284,952	" "	" "	" "	" 1.800	286 ^k .752 ^m	18.300 ^j	3,800 ^j	28.000 ^{fr}	Nota-bene - La somme des chiffres portés sur une ligne horizontale dans les colonnes (1) (2) (3) (4) (5) doit être égale à celui porté dans la colonne (6) Les dépenses en argent doivent comprendre aussi les appointements payés au personnel tant commissionné que temporaire.
De Sivas à Karpout (dans le Vilayet)	1/13 Jan. 1302/1887 1/13 Jan. 1301/1886	7 ^m 4 ^m	8%	82.500 1.700	11.600 "	8.250 "	1.800 "	18.256 120.406	122 ^k 106 ^m	745.700 ^j	186.300 ^j	347.603 ^{fr}	
De Karahissar à Kerassunde (dans le Vilayet)	1/13 Jan. 1302/1887 1/13 Jan. 1301/1886	6 à 7 ^m 4 à 5 ^m	7%	41.000 5.000	3.500 3.441	5.141 12.500	11.000 15.600	3.900 28.000	64 ^k 541 ^m	463.200	112.000	257.085 ^{fr}	
Longueurs totales	au 1/13 Janvier 1302/1887 au 1/13 Janvier 1301/1886			410 ^k 252 ^m 291 ^k 652 ^m	15 ^k 100 ^m 3 ^k 441 ^m	13 ^k 391 ^m 12 ^k 500 ^m	12 ^k 500 ^m 15 ^k 600 ^m	22 ^k 156 ^m 150 ^k 206 ^m	473 ^k 399 ^m				
Total, différences pour l'année écoulée				118 ^k 600 ^m	11 ^k 659 ^m	0.891 ^m	- 3 ^k 100 ^m	- 128 ^k 050 ^m	473 ^k 399 ^m	1.227.200 ^j	302.100 ^j	632.688 ^{fr}	

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

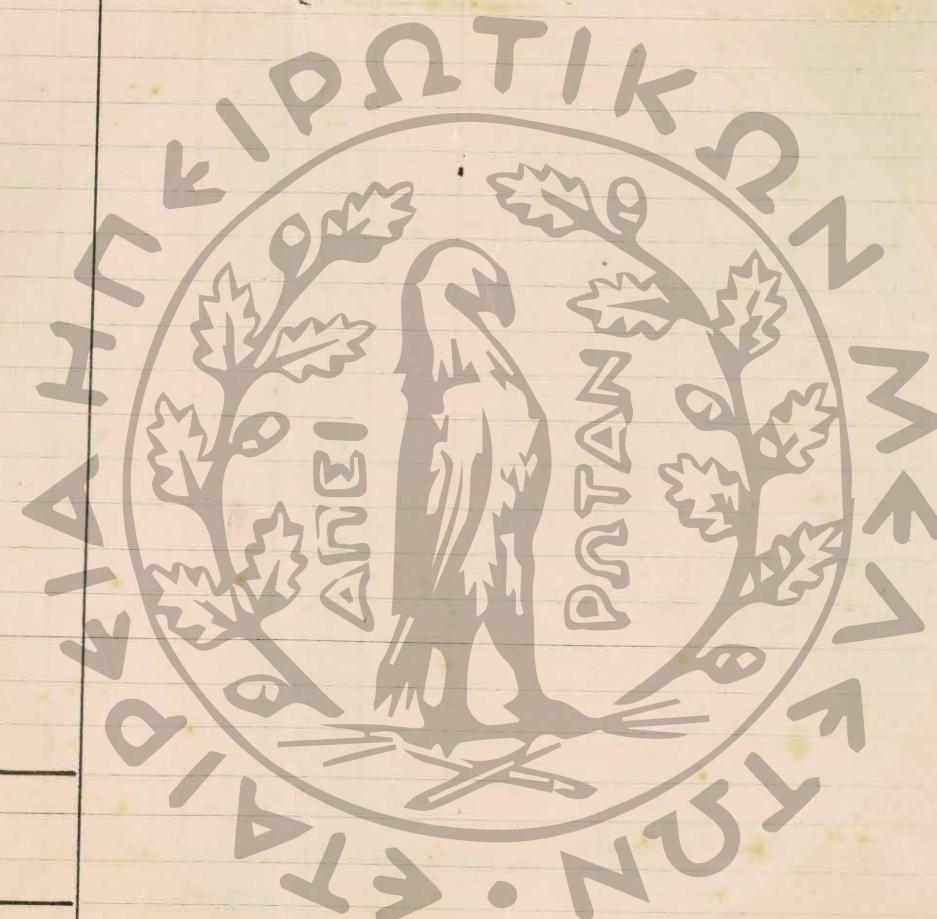
ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΡΕΥΣΗ



EMPIRE OTTOMAN

MINISTÈRE

DES

TRAVAUX PUBLICS

— 00 —

DIRECTION GÉNÉRALE

Des Ponts et Chaussées

Vilayet de

Carteau indicatif
et Situation des Routes du Vilayet
au 1/13 Janvier 1302/1887

Ouvrages d'Art



Rapport



Les routes principales déjà connues et projetées dans le Vilayet de Bitlis sont les suivantes :

- 1^o De Bitlis à Diarbekir passant par Veysel-Kerani
longueur 84^k.000
- 2^o Embranchement sur la route précédente de Scert
à Veysel-Kerani longueur 38^k.000.
- 3^o De Mouche à Mamaghatoun dans le Vilayet de
Erzurum longueur 85^k.000.
- 4^o De Bitlis à Mouche passant par le village Awza
longueur 80^k.000.

Route de Bitlis à Diarbekir

Cette route partant de la ville de Bitlis et cotoyant la rivière de Bitlis, sou a été attaquée comme on sait de deux cotés, de Bitlis vers Veysel-Kerani et vice-versa.

La construction de cette route ainsi que de toutes les autres routes du Vilayet a une très-grande importance et intérêt pour le vilayet et les vilayets limitrophes. Toutes sont de routes stratégiques et commerciales et approuvées par le Ministère de la Guerre.

La construction date depuis 1300 mais malheureusement n'ont pas pu atteindre un avancement desirable et ce n'est que pendant les dernières trois années qu'on a pu avancer jusqu'à un certain degré les terrassements dont la construction est très-difficile à cause de rochers inevitables.

Cette année de côté de Bitlis en réparant les ter-

sements commencés l'année dernière on a employé aussi de 2,000^m bien argileuse, on a construit deux ponts en maçonnerie de 7,00^m et 6,00^m d'ouverture conformément au projet déjà envoyé et approuvé par la Direction Générale et on a attaqué les terrassements du côté de Veisel-Kerani vers Bitlis sur une longueur de 11,000^m, en remontrant assez de difficulté de construction à cause des rochers.

Embranchement de Deert à Veisel-Kerani. Cet embranchement a été commencé en 1300/1885. Depuis lors jusqu'aujourd'hui les travaux indiqués dans le tableau sous-ph ne sont pas avancés en pretestant de travailler sur la route précédente.

Route de Bitlis à Mouche. Cette route a été commencée de Mouche vers Bitlis et vice-versa en 1303/1888 les travaux indiqués dans le tableau, depuis deux ans ont été arrêtés par le même prétexte de travailler sur la route de Mouche à Mamaghatoun.

Route de Mouche à Mamaghatoun. La construction de cette route partant de la ville de Mouche et traversant le Kara-Sou et le Mourad-Sou (Ephrate-Orientale) en plaine, date depuis 1312/1896 les travaux n'ont pas pu avancer malgré la facilité de la construction des terrassements et le peu de distance moyenne de transport des matériaux pour la chaussée.

Les autorités du Sandjak de Mouche ne donnent aucune importance tant pour les encaissements que pour la convocation de la prestation.

Sur cette route on espérait de commencer la construction du grand pont de Kara-Sou dont le projet a été approuvé, mais le manque d'argent ne l'a permis et ont été satisfaits de

continuer seulement la réparation de l'ancien grand pont en maçonnerie de Mourad-Sou.

Prestataires, encaissements, et dépenses. La somme de prestataires de chaque Sandjak est approximativement.

	Prestataires
Merkez Sandjak de Bitlis	19 265
Sandjak de Mouche	31 012
" " Guindj	15 600
" " Seert	30 000
Total	95 877

La somme de prestataires payants est de 17 388 et celle de ceux qui ont travaillé 42 222

Total 21 610

En retranchant de la somme totale cette somme on a 95 877 - 21 610 = 74 267 prestataires non payants.

Le montant en argent de la prestation payante est de 208 660 piastres. Si on extrait de cette somme 106 199 des deux Sandjak de Mouche et Seert on a 102 461 piastres ramassés seulement dans le Merkez Sandjak de Bitlis.

Le Sandjak de Guindj n'a rien fait depuis longtemps tant pour la convocation de la prestation que pour les encaissements d'argent on ne se rappelle pas depuis sa constitution si ces autorités on a taché à faire quelque chose pour les ponts et chaussées.

Les dépenses effectuées pendant l'année sont montées à 207 119 piastres.

Personnel.

Le nombre des employés techniques du vilayet se compose de 3 conducteurs de 3^e classe dont l'un se trouve à Mouche, l'autre à Seert et le troisième à Bitlis.

Si les travaux commencent conformément à la grande nécessité de constructions, le vilayet aura absolument

besoin de deux Ingénieurs de Sandjak, l'un à Mouche qui surveillera les travaux de Mouche vers Bitlis et Erzeroum et l'autre à Scert pour les travaux de Scert à Veysel-Kerani et Bitlis et trois conducteurs capables.

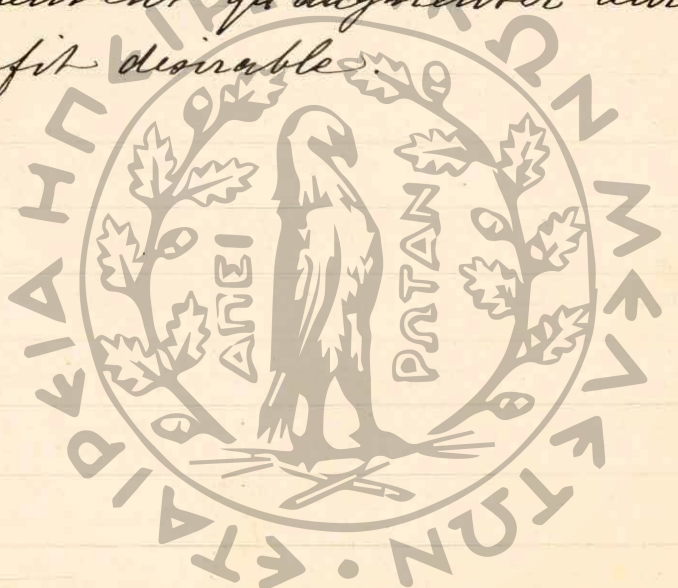
Conclusions

On voit bien clairement l'effrayante disproportion entre la prestation l'encaissement et l'exécution des travaux chose qui ne peut être attribuée qu'à l'insouciance des habitants à cause de laquelle à l'époque surtout des neiges toutes les communications sont presque interrompues et la poste éprouve de longs retards.

S. E. Le Gouverneur Général ayant la grande volonté et intention donne incessamment des ordres sévères aux autorités locales, mais le résultat n'est pas conforme à son désir.

Cette année on va continuer aussi les travaux de ces routes surtout de Bitlis à Veysel-Kerani où les voyages sont difficiles et les accidents assez fréquents.

Les habitants du pays voyant pendant ces dernières années l'avancement des travaux et la construction de parties où on n'y pensait jamais d'être construites ne peuvent qu'augmenter leur zèle pour tirer tout le profit désirable.



Empire-Ottoman

Ministère des Travaux
Publics

Ponts et Chaussées

Vilayet de Bitlis

Rapport



Dresse par l'Ingenieur en Chef du Vilayet
Soussigné
Bitlis le

Les routes principales projetées dans le vilayet de Bitlis et dont la construction date depuis 1300/1885 sont les suivantes.

- 1^o De Bitlis à Diarbekir passant par Veysel-Kerani longueur 84.^k000.
- 2^o Embranchement sur la route précédente de Seert à Veysel-Kerani longueur 38.^k000.
- 3^o De Mouche à Mamaghatoun dans le vilayet d'Erzeroum longueur 85.^k000
- 4^o De Bitlis à Mouche passant par le vilage Arzout longueur 80.^k000.

Route de Bitlis
à Diarbékir.

Cette route partant de la ville de Bitlis, elle cotoie toujours la rivière de Bitlis. Son et passe surtout par des prairies et champs cultivés, sauf des petites descentes rocailleux, jusqu'au 6.^k550, distance seule qui a été construite pendant 11 années depuis 1300/1885 malgré que les difficultés de la construction n'étaient pas si grandes.

Pendant l'année 1312 on a avancé les

les terrassements du 6^k550 jusqu'au 14^k550 passant par des défilés plus ou moins rocaillieux et dont la construction a été très-difficile, le projet de cette lacune fait par l'Ex-Ingenieur en chef avait des erreurs sur le tracé et par autorisation Ministerielle nous avons fait une modification importante au point de vue économique déjà connue par la Direction générale.

Au delà à partir du 14^k550 ^{on a} nous avons ouvert les terrassements, ^{pendant} l'année dernière 1313 jusqu'au 30^k000, en cotoyant la rivière, partie la plus difficile au point de vue de construction dans toute la route de Bitlis à Diarbekir. Le projet de cette distance se trouve en préparation et on n'a pas pu l'envoyer jusqu'à présent car, comme, cette construction a été faite en régie et travaillant ^{est} de 400 à 600 ouvriers par jour nous étions obligés de rester tout le temps sur le chantier d'un part pour la bonne exécution du travail et de l'autre côté de faire travailler les ouvriers. A partir du 30^k000 ^{jusqu'à une certaine} kilomètre jusqu'à

Veysel-Kerani la route cotoie ^{la rivière} jusqu'à une certaine distance la rivière, et elle se sépare après en se dirigeant vers Veysel-Kerani et delà à la limite des deux vilayets de Bitlis et Diarbekir.

+ C'est bien désagréable que le Sandjak de Scert ne donne jamais d'importance à la construction de route. On tâche de chercher tous jours à trouver de prétexte et éviter le ordre continu du vilayet, et c'est ainsi que le temps passe sans aucun résultat. C'est à cause de cette in-souciance que cette année on n'a pas pu ouvrir cette dangereuse route de Diarbekir.

cette section l'année prochaine.

La construction de cette route a une très grande importance et intérêt pour le vilayet et les vilayets limitrophes. c'est une route stratégique et commerciale mais depuis tant d'années n'ont pas pu atteindre un avancement désirable.

De Veysel-Kerani vers Bitlis on a aussi commencé la construction depuis quelques années jusqu'au 3^k480 et pendant les deux dernières années on a attaqué la route sur 2^k260. +

Embranchement de Scert à Veysel-Kerani.

Route de Bitlis à Mouche.

Cet embranchement a été commencé ^{en} 1300/1885. Depuis lors jusqu'à aujourd'hui les travaux indiqués dans le tableau sous-pli ne sont pas avancés, peut-être qu'on abandonnerait cette route en pretextant de travailler sur la route de Veysel-Kerani à Bitlis.

Cette route a été commencée de Mouche vers Bitlis et vice-versa en 1303/1888.

La section de Bitlis a été vers Mouche a été attaquée jusqu'au 14^k000 dans laquelle il y a de lacunes qu'on n'a pas attaquées pour de raison inexplicable.

Au delà partant le col de Ratva descend jusqu'au village Morgh 20^k000 et ensuite avec une pente douce jusqu'au village Coumpetler 25^k000, de ce village passe en plaine et cotoie plus ou moins la rivière de Kara-Sou, qui traverse la plaine de Mouche dans toute sa longueur, jusqu'au village Erichter 58^k800 où la route n'a pas été attaquée.

D'Erichter à Djzinek-Bournou 69^k055 sur 10^k255 le dressement a été commencé, mais dans certains parties a besoin de rehaussement à cause des eaux pluviales qui peuvent inonder la route.

De Djzinek-Bournou à Mouche 80^k000 sur 10^k945 la chaussée a été presque achevée sans ponts et par conséquent est impraticable, les projets et l'estimation de ces ponts qui monte à 201995 piastres, expédiés pendant l'année dernière à la Direction générale ont été approuvés, mais pas commencés, par manque d'argent.

Cette année on n'a pas travaillé sur cette route en voulant avancer la construction des routes de Bitlis à Diarbekir et de Mouche

Route de Mouche
à Mamaghatoun.

à Mamaghatoun.

La construction de cette route a été commencée en 1312/1896 et attaquée en partant de Mourad-Keupruni 10^k000 loin de la ville de Mouche, car dans cet endroit il y a beaucoup de boue provenant des eaux pluviales pendant l'hiver. Sur cette route on ~~espérait~~ espérait de commencer la construction du grand Pont de Kara-Sou dont le projet a été approuvé, mais le manque d'argent ne l'a pas permis, et ont été satisfaits de réparer seulement l'ancien pont mixte et l'autre grand pont en maçonnerie de Mourad-Sou.

La somme de prestataires de chaque Sandjak est approximativement.

Prestataires encaissements et dépenses.

	Prestataires
Merkez-Sandjak de Bitlis	19265
Mouche	31012
Guinij	15600
Scert	30000
Total	95877
la somme des prestataires payants est de	18082

En retranchant de la somme totale cette somme

$$95877 - 25949 = 69928$$

on a 69928 de prestataires non payants.

Le montant en argent de la prestation payante est de 216987 piastres. si on ~~en~~ extrait de cette somme 95309 des deux sandjak de Mouche et Seert on a 121678 piastres ramassées seulement dans le Merkez-Sandjak de ^{Bitlis.} ~~Guimdj~~

Le sandjak de Guimdj n'a rien fait depuis longtemps tant pour la convocation de la prestation que pour les encaissements d'argent on ne se rappelle pas depuis sa constitution si ces autorités ont à tâche à faire quelque chose pour les ponts et Chaussées.

Les dépenses affectées pendant l'année sont montées à 223197 p.

Le nombre des employés techniques du vilayet se compose de 4 Conducteurs de 3^{ème} classe, dont l'un se trouve à Mouche, l'autre à été jusqu'à présent à Seert et les deux autres au chef lieu du vilayet.

Si les travaux commencent conformément à la bonne volonté et intention de S. E. Le Gouverneur Général, le vilayet

aura absolument besoin de deux ingénieurs de sandjak, l'un à Mouche qui surveillera les travaux de Mouche vers Bitlis et Eysoun et l'autre à Seert pour les travaux de Seert à Veysel-Kerani et Bitlis, et deux conducteurs capables. car les deux parmi les conducteurs du vilayet n'étant pas au courant des travaux on ne peut pas leur confier un travail d'importance.

Conclusion

En comparant le travail exécuté pendant tant d'années et le travail pendant les deux années précédentes et regardant les difficultés au point de vue de construction de la partie dernièrement construite on trouve une ~~diff~~ différence d'activité bien colossale.

S. E. Le Gouverneur Général ayant toujours la grande volonté et intention donne incessamment des ordres sévères aux autorités des sandjaks, mais le résultat n'est pas conforme à son désir.

Cette année ~~tant~~ S. E. Le Gouverneur Général ^{qui jour et nuit, ne pense qu'à la construction des routes} l'intention de continuer aussi les travaux de ces routes, surtout ~~passer~~ la construction des routes de Bitlis à Veysel-Kerani.

Personel.

où les voyages sont très-difficiles et les
accidents plus fréquents

Les habitants de pays ~~agent~~^{voient pendant} ces deux
dernières années l'avancement des travaux
et la construction des parties où on ne
pensait jamais être construites ne peuvent
qu'augmenter leur zèle pour tirer tout le
profit désirable.



Bitlis, le 12 Fevrier 1900.



Rahmet 137770
 zarfiat 136600 Merken
 33500
 170100



Moussis

Les routes principales déjà projetées dans le Vilayet de Bitlis sont les suivantes :

- 1^{re} De Bitlis à Diarbekir passant par Veinel-Kerani, Longueur 84^k.000
- 2^e Embouchement sur la route précédente de Seert à Veinel-Kerani, Longueur 38^k.000
- 3^e De Mouche à Mamaghatoun dans le Vilayet d'Erzeroum Longueur 85^k.000
- 4^e De Bitlis à Mouche passant par le village Auzout Longueur 80^k.000

Route de Bitlis
à Diarbekir.

La construction de cette route ainsi que de toutes les autres routes du vilayet a une très grande importance et intérêt pour le Vilayet et les vilayets limitrophes. Toutes sont de routes stratégiques, et commerciales, et approuvées par le Ministère de la Guerre.

La construction date depuis 1300 mais à peine ils ont pu atteindre un avancement plus ou moins de bon et ce n'est que pendant les derniers quatre ans, on a avancé le travail dont la construction est très difficile à cause de rochers, inévitables.

Cette route partant de la ville de Bitlis et longeant la rivière de Bitlis. On a été et allé comme on sait de deux côtés, de Bitlis vers Veinel-Kerani et vice-versa.

Bitlis le 12 Février 1900.

Cette année en commençant de Bittli depuis le 7^{me} kilomètre ^{ou la charree a été terminée} on est arrivé ^{seulement} jusqu'à 13^{me} k. en complétant les terrassements commencés et construisant la chaussée. Les difficultés ^{est vrai} sont out été, bien grandes à cause de routes qui nous ^{qui nous} obligent de travailler à la mine, mais le nombre des ouvriers, ainsi n'était pas tellement suffisant, par manque d'argent, et on est obligé de travailler en se conformant aux ordres et à l'argent qui se trouvait à la langue ~~de~~ car ici par ordre aux ministérielles on est obligé de travailler ^{de la plupart} ~~longue~~ ^{ne} ~~que~~ ^{de la plupart} ~~en~~ ^{ne} ~~regie~~. On a ouvert aussi les terrassements d'une partie ^{est dangereuse} depuis le 30^{me} kilomètre, sur une longueur de 1500 m. en travaillant toujours à la mine.

Du côté de Keiser Kerani vers Bittli on a complété aussi les terrassements ^{commencés} ~~et construits~~ et construits une chaussée sur 350 mètres. C'est bien désagréable que le Sandjak de Seert ne donne d'importance à la construction de routes, on tâche de trouver toujours de prétexte et éviter les ordres officiels continuels du Vilayet, et c'est ainsi que le temps passe sans résultat.

Embranchement
de Seert à Keiser
Kerani

Cet embranchement a été commencé en 1300/1885 de puis lors jusqu'à aujourd'hui le travail indiqué dans le tableau sous pli ne sont pas avancés on prétend tout de travailler sur la route précédente.

9036
32520
42526

180206
42536
127770

Route de Bittli. Cette route a été commencée de Mouste vers à Mouste.

Route de Mouste à Mamaghatoun.

Bittli et vice-versa en 1303/1888, le travail indiqué dans le tableau, depuis trois ans out été arrêté par le même prétexte de travailler sur la route de Mouste à Mamaghatoun. La construction de cette route partant de la ville de Mouste et traversant le Kara-Sou et le Mourat-Sou (Euphrate Orientale) en filaine, depuis 1312/1896, le travail indiqué dans le tableau, n'out pu avancer malgré la facilité de la construction des terrassements et le peu de distance moyenne de transport de matériaux pour la Mauricie.

Le autorité du Sandjak de Mouste ne donnant aucune importance, tant pour le empiement que pour la confection de la prestation.

Sur cette route on espérait de commencer aussi la construction du grand pont de Kara-Sou dont le projet a été approuvé par le Ministère, mais le manque d'argent ne l'a pas permis jusqu'à présent.

Prestataire, empiement
et dépenses.

La somme de prestataire de chaque Sandjak est approximativement:

Avoir tout le profit désirable.

Bittli le 12 Février 1900.

Merket-Sandjak de Bitlis	prestataires
Sandjak de Mouche	19265
" " Gündüj	31012
" " Seert	15600
" " Seert	30000
Total	95877

La somme des prestataires payants est de . . . 15025
 et celle de ceux qui ont travaillé . . . 4696
 Total 19721

En retranchant de la somme totale on a $95877 - 19721 = 76156$ prestataires non payants.

Le montant en argent de la prestation payante est de 180306 piastres. Si on extrait de cette somme 42536 piastres, des deux sandjaks de Mouche et Seert on a 137770 piastres ramassés seulement dans le Merket-Sandjak de Bitlis.

Le sandjak de Gündüj n'a rien fait depuis longtemps tant pour la convocation de la prestation que pour le encaissement, on ne se rappelle pas depuis sa constitution si ces autorités ont à faire quelque chose pour le Pont et Chaussée.

Personnel. Le nombre d'employés techniques du vilayet se compose de 3 conducteurs de 3^{me} classe, dont l'un se trouve à Mouche, l'autre à Seert et le troisième à Bitlis.

Si le travail commence conformément à la grande nécessité de construction, le vilayet aura absolument

9036
33500
42536

180306
42536
137770

besoin de deux ingénieurs de Sandjak, l'un à Mouche qui surveillera les travaux de Mouche vers Bitlis et Erzeroum et l'autre à Seert pour les travaux de Seert à Veysel-Kerami et Bitlis et trois conducteurs capables.

Conclusion Voyant bien clairement l'effrayante disproportion entre la prestation ^{totale} et le encaissement on juge bien sur le peu d'exécution de travaux, chose qui ne peut être attribuée qu'à l'insouciance de autorités locales et surtout à cause de laquelle à l'époque sur tout de neige toutes les communications sont presque interrompues et la poste grouse de longs retards.

S. E. Le ^{Commandant} Gérant du Gouverneur général du vilayet ayant la grande volonté et intention, donne et de ordres sévères aux autorités locales, et on espère cette année de continuer aussi le travail de la route surtout de Bitlis jusqu'à Veysel-Kerami où le voyage sont difficiles et les accidents assez fréquents.

Les habitants du pays voyant pendant ces dernières années l'avancement de travaux et la construction de ponts où on ne peut pas jamais qu'on pourrait construire ne peuvent qu'augmenter leur zèle pour tirer tout le profit désirable.

Bitlis le 12 Février 1900.

Empire Ottoman
Ministère des Travaux
Publics
Direction Générale des
Ponts et Chaussées

Vilayet de Bitlis

Tableau indicatif et Situa-
tion des Routes du Vilayet au
13 Janvier 1312
96

Ouvrages d'Art

Dresse par l'Ingénieur en Chef du Vilayet
Sousigné



Empire Ottoman
Ministère
des
Travaux Publics.
Ponts et Chaussées

(n° 1)

Vilayet de Bitlis
Sandjak de Seert.

Construction de la route de Diarbékir à Bitlis

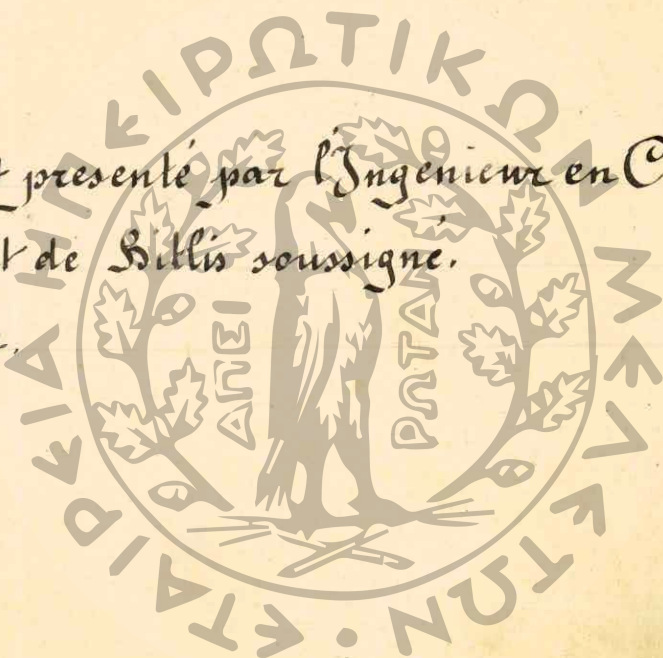
Déclivité de Tcharperan Keuprussu à Destoumi Keuprussu
du 13^h.574 au 18^h.879

(Limite du merkez sandjak et du sandjak de Seert)

Dur une longueur de 5^h.305

Sous-détails des prix

Dressé et présenté par l'Ingénieur en Chef
du Vilayet de Bitlis soussigné.
Bitlis Le.



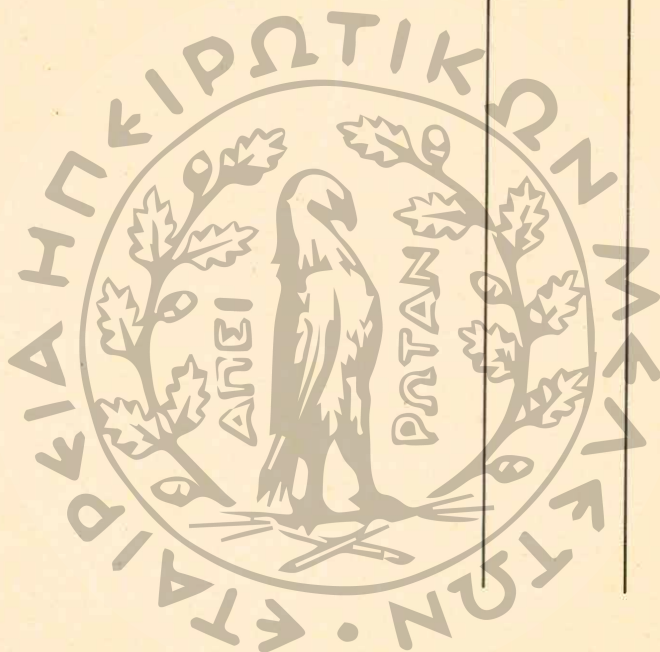
Bases des prix

Terassier	Journées piastres
Manoeuvre	4.00
Chef d'atelier	15.00
Mineur	15.00
Macon	15.00
Maitre macon	20.00
Cailleux des pierres	10.00
Chariot à deux boeufs	20.00
Un ok de chaux grasse en pâte	0.125

Objet sous-détails	Detail des fournitures et main d'oeuvre	Prix	
		partiels	total
1 ^{er} Terrassement. déblais dans la terre (le metre cube)	Fouille ^{1.80} 2 ^h .00 à 0.40 Jet et chargement en brouette ^{3.00} 0 ^h .80 " " " Transport à 30 ^h .00 0.50 " " " Regalage, ^{intolérance et pbb} 0.40 " " " Total 1.48 Outils et faux frais 10% 0.15 Total 1.63 Benefice à l'entrepreneur 10% 0.16 Total 1.79		
2 ^{er} Terrassement dans le rocher tendre (le metre cube)	Soit Fouille à la mine 5.450 à 1.50 8.25 Jet 1 ^h .00 à 0.40 0.40 Transport 0 ^h .50 à 0.40 0.20 Poudre 0.20 ok à 18.00 3.60 Total 12.47 Outils et faux frais 10% 1.25 Total 13.72 Benefice à l'entrepreneur 10% 1.37 Total 15.09		2.00
3 ^{er} Terrassement dans le rocher dur. (le metre cube)	Soit Fouille à la mine 7 ^h .00 à 1.50 10.50 Jet 4 ^h .00 à 0.40 0.40 Transport 0 ^h .50 à 0.40 0.20 Poudre 0.20 ok à 18.00 3.60 Total 16.50 Outils et faux frais 10% 1.65 Total 18.15 Benefice à l'entrepreneur 10% 1.81 Total 19.96 Soit		15.00
			20.00

Objet sous-détails	Détail des fournitures et main d'œuvre	Prix		Objet sous-détails	Détail des fournitures et main d'œuvre	Prix	
		partiels	totaux			partiels	totaux
4: Fouille des fondations (le mètre cube)	Fouille de 1 ^m .00 dans l'eau Jet et extraction des fouilles Total Outils et faux frais 10% Total Benefice à l'entrepreneur 10% Total	3.00 2.00 5.00 0.50 5.50 0.55 6.05		8: M ^{re} de moellon smillé (le mètre cube)	1 ^m .10 De pierre transportée d'une distance moyenne de 3500 à 30 Façon de pierre de taille (parement smillé) y compris l'extraction 5 journées à 10 0.25 De mortier a 63 Façon de la manœuvre 1/2 de maçon " " " 1/2 maître maçon Approche des matériaux et autres frais Rejointement Total Outils et faux frais 10% Total Benefice à l'entrepreneur 10% Total	33.00 50.00 15.75 7.50 10.00 8.00 3.00 127.25 12.73 139.98 14.00 153.98	
5: Matière d'agrégation (le mètre cube)	Soit 1 ^m .00 de sable fourniture et transport à 1,500 de distance moyenne à 8 ⁰⁰ Extraction 0 ^h .50 à 0.40 Chargement 1 ^h .00 a 0.40 Emmèlage 0 ^h .25 a 0.40 Total Outils et faux frais 10% Total Benefice à l'entrepreneur Total	8.00 0.20 0.40 0.40 8.70 0.87 9.57 0.95 10.52	6.00	9: M ^{re} de pierre de taille. (le mètre cube)	Soit 1 ^m .10 De pierre de taille transportée d'une distance moyenne de 5 ^m .000 à 40 Façon de pierre de taille y compris ex- traction à 8 journées à 10 0.10 de mortier à 63 Façon de la manœuvre 1/2 maçon " " " 1/2 maître maçon Approche des matériaux et autres frais Rejointement et crépissage Total Outils et faux frais 10% Total Benefice à l'entrepreneur 10% Total	44.00 80.00 6.30 7.50 10.00 8.00 3.00 158.80 15.88 174.68 17.47 192.15	154.00
6: Mortier ordinaire de chaux grasse (le mètre cube)	Soit 1 ^m .00 de sable 0 ^m .35 de chaux grasse en pâte Façon de mortier 1 journée d'un manœuvre Total	11.00 47.77 4.00 62.77	11.00				
7: M ^{re} de moellon ordinaire au mor- tier de chaux et sable (le mètre cube)	Soit 1 ^m .10 de moellon transporté d'une distance moyenne de 3.500 à 30 0 ^m .33 de mortier de chaux grasse a 63 Service des matériaux et façon de la maçonnerie 1/2 journée d'un maçon et 1 manœuvre Total Outils et faux frais 10% Total Benefice à l'entrepreneur 10% Total	33.00 20.79 11.50 65.29 6.53 71.82 7.18 79.00	63.00 79.00				192.00

Objet sous-détails	Détail des fournitures et main d'oeuvre	Prix	
		partiels	totaux
10: Chaussées. (cas- sage et regalage. le metre cube)	1.70 Le pierre fourniture et transport d'une distance moyenne de 500 à 3 P. 3.30 Garage et nettoyage 14.50 à 0.40 5.60 Emmétrage 0.25 à 0.40 0.10 Reparage et regalage 3.00 à 0.40 1.20 Total 10.20 Outils et faux frais 10% 1.02 Total 11.22 Benefice à l'entrepreneur 10% 1.12 Total 12.34 Soit —		
11: Pierres (pour le revêtement des talus. le metre cube)	1.70 Le pierre extraction et transport 1/2 journée d'un maçon et 1/2 manoeuvre 9.50 Total 34.50 Outils et faux frais 10% 3.45 Total 37.95 Benefice à l'entrepreneur 10% 3.79 Total 41.74 Soit		12.00
12: Chape			42.00
13: Cintre			50.00
			100.00



Empire Ottoman
Ministère des Travaux
Publics
Direction Générale des
Ponts et Chaussées

Vilayet de Bitlis

Tableau indicatif et Situation des
Routes du Vilayet au $\frac{1}{13}$ Janv. ¹³¹²/₉₆

Ouvrages d'Art

Dressé par l'Ingénieur en Chef du Vilayet
Soussigné...

