

## REUTILIZAREA MEDIEVALĂ A DRUMURILOR ROMANE ÎN TRANSILVANIA ȘI BANAT

Buna funcționare a transportului a preocupat omul pe durata tuturor epocilor istorice. Datorită bunurilor tranzitate, importanța rețelelor rutiere a dobândit, pe lângă valențele materiale, și valențe spirituale, politice, sociale. Lucrarea de față își propune să trateze parțial condițiile în care se realizează transporturile în Evul Mediu, respectiv numai din punctul de vedere al refolosirii rețelei rutiere romane.

Fenomenul este specific întregului teritoriu ce aparținuse Imperiului Roman, renunțându-se practic la „moștenirea” Antichității doar în perioada modernă. În ultima perioadă menționată, în cazul teritoriilor românești ce ajung sub dominație austriacă, se remarcă ample investiții realizate de noua stăpânire pentru îmbunătățirea rețelei rutiere, fapt ce a condus, inevitabil, către renunțarea la o mare parte a moștenirii anterioare.

Însemnătatea unui traseu sau a unui drum pentru o regiune derivă din eficiența sa în a lega zona respectivă de altele, înlesnind comunicarea și schimburile reciproce. Din punct de vedere practic importanța este determinată de o serie de caracteristici, pe care drumurile respective le dețin. Caracteristicile<sup>1</sup> sistemului carosabil antic se datorau mai ales atenției acordate de către strategii romani necesității de a crea legături durabile, ușor de supravegheat, între Roma și provincii.

Executarea traseului drumurilor antice nu s-a făcut de către constructorii lor decât după realizarea de măsurători la fața locului, după cercetarea geografiei teritoriului și a compoziției solurilor. Datorită acestor etape preliminare, romanii au creat rețeaua rutieră cu probabil cea mai calculată dispunere în teritoriu până în perioada modernă. Drumurile rezultate se remarcă prin traiectorii drepte, având curbe puține, plasate în locuri relativ înalte, pante mici - nu mai mari de zece grade - și densitate în teritoriu. Adaptarea la cadrul natural-geografic, dar mai ales evitarea și surmontarea obstacolelor de către rețeaua stradală antică demonstrează o cunoaștere detaliată a geografiei teritoriilor pe care se întindea Imperiul și deținerea unor metode și tehnici avansate de administrare a acestora<sup>2</sup>. Se preferau văi largi, terase, nu albia majoră a râurilor, culmi de dealuri, pentru o supraveghere ușoară<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Florin Fodorean, *Drumurile din Dacia romană*, Cluj-Napoca, 2006 (în continuare: Fodorean, *Drumurile*), p. 34-35. Vezi și Dumitru Tudor, *Arheologia romană*, București, 1976 (în continuare: Tudor, *Arheologia*), p. 98-99.

<sup>2</sup> Fodorean, *Drumurile*, p. 34-35; Tudor, *Arheologia*, p. 98-99.

<sup>3</sup> O. Răuț, O. Bozu, R. Petrovsky, *Drumurile romane în Banat*, în *Banatica*, IV, 1977, p. 151.

Tehnicile de construcție utilizate au permis crearea de drumuri cu o peliculă superioară durabilă, constituită fie din blocuri de piatră de formă poligonală, fie din pietriș. Acest strat de suprafață (*glarea* sau *summum dorsum*) este de regulă susținut de altele de adâncime, trei la număr: *satumen*, *rudus*, *nucleus*, care au rolul de a stabiliza solul pe care se sprijină partea carosabilă, permițând condiții de transport cât mai sigure. Drumurile nu au avut toate aceeași structură, materialul și numărul de staturi sunt adaptate la necesitățile impuse de terenul pe care urmau să fie amplasate.

Aspectul convex al părții carosabile și prezența rigolelor laterale asigură scurgerea apei și menținerea zonei circulată în stare de funcționare și atunci când condițiile meteorologice ar fi putut îngreuna deplasarea. Rigolele nu au fost prezente în toate situațiile. Scurgerea apei se putea realiza direct prin flancurile rambleurului, ca și în cazul drumului roman de la Bocșa Română (Banat) folosit și în perioada medievală<sup>4</sup>.

Este evident că trăsăturile determinante ale drumurilor romane au fost de natură să convingă omul medieval, și nu numai pe acesta, de avantajele pe care o re folosire a lor le poate aduce. Persistența în timp a drumurilor antice a fost posibilă și pentru că medievalii nu aveau nici un interes în a preleva materialul de construcție al drumurilor în vederea refolosirii lui. Nu toate drumurile aveau suprastructura compusă din blocuri de piatră fasonată, care să poată fi refolosită la construcții medievale, majoritatea celor din fosta Dacie romană având suprastructura din pietriș. Materialele romane reutilizate în Evul Mediu nu oferă identificări ale materialului folosit la drumurile antice. În plus, medievalii nu aveau nici o intenție să distrugă cele mai eficiente căi de comunicație ce le stăteau la dispoziție.

Asemenea oricărei realități istorice, metodele de identificare a drumurilor antice sau a unor tronsoane din acestea refolosite de medievali sunt variate. Ele privesc în primul rând cercetarea surselor scrise: documente de cancelarie, notațiile unor călători străini, registrele vamale și registrele de cheltuieli ale unor orașe. Aceste informații se cer a fi cumulate cu cele oferite de analiza surselor cartografice: itinerarii antice (Tabula Peutingeriană, Itinerariul Antoninian), cartări moderne ale teritoriului – în special Ridicarea Josefina pentru Transilvania și Banat<sup>5</sup>.

Trebuie de asemenea să se ia în calcul și rezultatele cercetărilor arheologice prospective, de topografie arheologică, aerofotogrametrice,

---

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 152-153.

<sup>5</sup> Irina Baldescu, *Transilvania medievală. Le cita fondate di Sibiu, Bistrița, Brașov, Cluj*, Roma, 2005 (în continuare: Baldescu, *Le cita*), p. 16-17.

geologice și geomorfologice (derulate mai ales în legătură cu investigațiile tematice de arheologie romană)<sup>6</sup>.

Eventuale indicii poate furniza toponimia corelată cu documente, hărți și prospecția de teren, deoarece numele de locuri în multe situații nu reflectă realitatea. Prin toponime se sugerează realități medievale sau elemente ale imaginarului medieval. Sub incidența acestuia din urmă realitatea suferă distorsionări și de multe ori sfârșește prin a fi interpretată eronat<sup>7</sup>. Dar, în cazul unora, frecvența cu care sunt folosite și localizarea lor pe teren demonstrează că se referă la drumuri „moștenite”, despre care memoria istorică nu mai are decât prea puțină idee cu privire la originea sau modalitatea de construcție: „Drumul vechi”, „Drumul bătrânilor”. Altele sunt la fel de nesigure în legătură cu originea exactă, însă pentru ele se confecționează o etichetă istorică: „Drumul lui Traian”, „Drumul turcilor”, „Drumul Mariei Tereza”. Nimirile ne fac să bănuim, adesea, că este vorba nu neapărat de o tradiție foarte veche, ci mai curând de una mai nouă, implantată prin cultura colportată de mica intelectualitate rurală (preoți și învățători). Există și numirile neutre: „Drumul de piatră” (indică materialul din care este construit), „Drumul sării” (care îi atestă utilitatea economică).

Analogia europeană oferă posibilitatea completării cunoștințelor despre re folosirea infrastructurii antice în zonele aflate în discuție, dar și pe cea a înțelegerii fenomenului la nivelul întregului continent. Toponimele medievale și termenii folosiți pentru a denumi drumuri romane nu diferă foarte mult de la o regiune la alta. Documentele înregistrează aproximativ aceleași denumiri pentru căile rutiere romane (*via levata*, *via murata* în Ungaria<sup>8</sup>), iar foste așezări romane sunt suprapuse de regulă de centre urbane medievale pe tot continentul european.

Odată observate câteva tronsoane sigure, forma lor ar putea servi ca model pentru regăsirea altora, până acum necunoscute. Printre altele, este de subliniat disponerea așezărilor medievale pe anumite „linii” preexistente la nivelul drumurilor antice, nu, precum se crede îndeobște, numai pe firul vreunei ape, în care s-ar putea regăsi trasee romane.

În Evul Mediu, o serie de centre comerciale regionale se suprapun peste așezări din antichitate. Ele preiau trama stradală, respectând planurile urbanistice antice și chiar re folosind elemente de zidărie romană (Apulum – Alba Iulia, Sarmizegetusa – Brittonia<sup>9</sup>, Napoca – Cluj, Potaissa – Turda)<sup>10</sup>. Acest

---

<sup>6</sup> E. Tóth, *Pannónia római útvoalainak kutatásáról*, în *Somogyi Múzeumok Közleményei*, Kaposvár, II, 1975 (în continuare: Tóth, *Pannónia római útvoalainak*), p. 275-278; Fodorean, *Drumurile*, p. 364-366.

<sup>7</sup> R. Chevalier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 59.

<sup>8</sup> Tóth, *Pannónia római útvoalainak*, p. 277.

<sup>9</sup> Radu Popa, *La începuturile Evului Mediu românesc. Țara Hațegului*, București, 1988, p. 211-212.

aspect al reutilizării trebuie pus în legătură cu mențiunile documentare ale drumurilor pietruite care, în general, se plasează geografic, în teren pe fostele trasee romane.

Este un adevăr comun că drumul a fost mereu o realitate politico-militară. Din acest motiv, rolul său este dublu, din perspectiva celui care se apără sau atacă. Pentru primul, este o povară, un indicator prea ușor către obiective strategice, deservindu-l pe invadator, iar în imposibilitatea de a-l apăra, drumul este fie ocolit, fie chiar distrus. Pentru atacator este, în schimb, un canal de pătrundere.

Probabil că pe durata mileniului I valuri migratoare au determinat transformarea drumurilor din axe ale civilizației în surse ale nesiguranței, determinând retragerea comunităților sedentare din apropierea lor. Prin urmare, fostele drumuri romane constituie și linii de pătrundere a migratorilor sau armatelor străine în teritoriu, impunându-se măsuri speciale pentru apărarea lor. O astfel de situație se observă în Banat, unde comiții Timișului au fost de multe ori exceptați de la adunarea la oaste în schimbul fortificării și apărării rutelor în cazul invaziilor otomane<sup>11</sup>. Din aceste rute militare fac parte și tronsoane romane refolosite<sup>12</sup>.

Despre starea rețelei carosabile medievale nu se cunosc foarte multe informații. Cercetătoarea Irina Baldescu îl citează pe *magister Rogerius* care se plângea de situația deplorabilă a drumurilor după invazia tătaro-mongolă, acoperite de vegetație, semn că nu se mai ocupase nimeni de ele<sup>13</sup>. Acesta ar fi un indiciu în legătură cu faptul că sistemul carosabil era întreținut anterior acestor evenimente, dezechilibrul cauzat de hoarde abătându-se și asupra mecanismelor de organizare a administrației drumurilor și a întreținerii lor.

Se cuvine totuși făcută observația că nu se știe cu exactitate la ce drumuri se referea Rogerius. Dar trebuie să presupunem, în lipsa unor specificații mai clare, că nu poate fi vorba doar de cele antice. Și civilizația medievală este creatoare de căi de transport, chiar dacă există puține surse care indică aceste realități. În perioada invaziilor nu existau doar drumuri romane, cu toate că cele create de medievali erau doar căi bătătorite, fără prea multe amenajări speciale.

Irina Baldescu vorbește și despre menționarea unor drumuri pavate cu lemne<sup>14</sup>. Nu există consemnări privind construcția unor drumuri de piatră și nu se specifică materialul utilizat la repararea lor. Dacă într-adevăr se investea

---

<sup>10</sup> Fodorean, *Drumurile*, p. 353.

<sup>11</sup> Avram Andea, *Banatul cnezial până la înstăpânirea habsburgică (1718)*, Reșița, 1996 (în continuare: Andea, *Banatul cnezial*), p. 123.

<sup>12</sup> Dumitru Țeicu, *Banatul montan în Evul Mediu*, Timișoara, 1998 (în continuare: Țeicu, *Banatul montan*), p. 273-274.

<sup>13</sup> Baldescu, *Le cita*, p. 19.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

serios în materiale, registrele de cheltuieli ale orașelor ar fi reținut valorile respective. Se înregistrează costurile construcției de poduri suportate de administrația sibiană, dar este vorba doar de poduri din lemn<sup>15</sup>. Pentru un pod de piatră există doar refaceri, acesta fiind identificat de Adrian A. Rusu cu un pod roman de la care probabil și-a luat numele și așezarea din aceeași epocă, Pons Augusti, localizată la Marga, în zona de vecinătate a Banatului cu Hațegul<sup>16</sup>. În cazul unor cetăți s-au identificat amenajări de căi de acces pietruite, însă ele sunt oarecum superficiale și acoperă distanțe scurte (accesul în cetățile Cislădie, Pescari, Rika<sup>17</sup>).

După indiciile de până în prezent, punctul de pornire al zestrei rutiere din Evul Mediu rămâne rețeaua rutieră romană, pe care se mulează și se amplifică traficul local. Reutilizarea medievală a drumurilor antice se află în multe zone ale Transilvaniei în legătură cu comerțul cu sare<sup>18</sup>, materie primă ce a constituit unul din principalii catalizatori ai dezvoltării transporturilor în zonă. Sarea era un monopol regal încă de la începutul stăpânirii arpadiene, ceea ce a determinat orientarea comerțului înspre Pannonia. Or, după informațiile existente, cele două drumuri majore (nordic și sudic) au beneficiat prea puțin de vreo moștenire romană.

Legătura realizată pe linia Mureșului facilita transportul sării de la Turda prin Decea, Vinț, Vurpăr, Deva, Vărădia de Mureș, Șoimoș, Lipova, Arad până la Szeged. Acest traseu era jalonat de o serie de vămi, locuri de depozitare și porturi, deoarece ruta era în principal fluvială<sup>19</sup>. Ea urmărea cursul Mureșului la fel cum făcea și presupusul drum roman ce lega Dacia de Pannonia Inferior. Existența sa pare să fie dovedită de prezența unor descoperiri izolate de materiale romane. După ce atingea punctul în care mai târziu se găsește Szegedul, traversa câmpia dintre Tisa și Dunăre, ajungând la Lugio<sup>20</sup>.

Artera de comunicație de pe Mureș reunea o serie de drumuri central-transilvănene, care se compuneau și din tronsoane rutiere romane. De exemplu, centrul urban de la Alba Iulia era atins de drumul ce venea de la Turnu Roșu (menționat în două puncte: la Șelimbăr, în 1339, ca *via lapidea, que vulgo dicitur Steynweg*, și în 1349, ca *locus, que dicitur Steynweg*, și la Aciliu, în 1378, ca *via Steynweg vocata*), care unea acest oraș de Sibiu și de Valea Oltului, intrând în Țara Românească. Este vorba de fostul drum roman ce lega Apulum de Valea

---

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> Adrian A. Rusu, *Pons Augusti nel Medioevo*, în vol. *Omaggio a Dinu Adameșteanu*, Cluj-Napoca, 1996 (în continuare: Rusu, *Pons Augusti*), passim.

<sup>17</sup> Idem, *Castelarea carpatică*, Cluj-Napoca, 2005, p. 178-179.

<sup>18</sup> Fodorean, *Drumurile*, p. 353-354.

<sup>19</sup> Petre Iambor, *Drumuri și vămi ale sării în Transilvania în perioada feudalismului timpuriu*, în *Acta Musei Napocensis*, XIX, 1982, p. 82.

<sup>20</sup> E. Tóth, „The Roman Province of Dacia”, în *History of Transylvania*, Köpeczi Béla (coord.), vol. I, lucrare consultată la pagina web: <http://mek.oszk.hu/03400/03407/html/14.html>.

Oltului și Dunăre. În zonă este menționat și un pod de piatră peste care trecea șoseaua ce ducea la Ocna Sibiului, care s-ar putea să fi fost roman, având în vedere faptul că administrația Sibiului construia doar poduri din lemn<sup>21</sup>.

Un alt traseu ce ajungea la Alba Iulia venea de la Turda prin Aiud și este menționat la Oiejdea (1299), Galda (1345 și 1346) și Gârbova de Jos (1282 și 1299) tot cu termeni specifici drumurilor romane, *via lapidea*<sup>22</sup>, deci e vorba tot de un fost tronson rutier antic.

Și în nord-vestul Transilvaniei drumurile erau specializate în transportul sării, urmărind în general linia Someșului până la Tisa. Un tronson de drum roman se regăsește la ieșirea din vama de la Porolissum (Moigrad), purtând, în toponimia locală, numele de „Drumul lui Traian” sau „Marele drum al sării”<sup>23</sup>.

Existau trei trasee principale pe care acest produs putea fi transportat până la cel mai apropiat centru de comerț din Ungaria, Debrețin. Unul era fostul drum imperial roman Cluj - Moigrad, prin Românași, vamă la 1310, Creaca și mănăstirea Meseș, tot punct vamal. Al doilea reconstitua traseul căii de comunicație romane de pe valea Someșului Mic, după aceea pe cel al drumului de pe malul stâng al Someșului unit, ca să ajungă în final la Satu Mare. Al treilea pornea din Dej, o lua pe la Bobâlna, Jibou, Creaca, Moigrad, Zalău, Șimleu Silvaniei, Sălacea, ajungând la Debrecen<sup>24</sup>. Tot pe un fost drum roman cu traseul Cluj - Huedin - Oradea - Solnok era transportată în Câmpia pannonică sarea de la Ocna Dejului<sup>25</sup>. Toponimul cel mai uzitat pentru numirea căilor de comunicație în această zonă este cel de „Drum al sării”.

Având în vedere că Transilvania este oarecum izolată de restul Regatului Maghiar prin zona mlăștinoasă a Tisei, nu se poate spune despre drumurile romane că ar fi facilitat legăturile dintre această provincie și centrul regatului. Transilvania comunica, din punctul de vedere al drumurilor antice, mult mai bine în sud, cu Banatul, prin Țara Hațegului. Pe Ridicarea Josefină este redat drumul roman imperial ce unea Sarmizegetusa de Apulum și care poartă denumirea populară de „drumul lui Troian”. Acesta este supravegheat la trecerea sa prin pasul Merișor de fortificația de la Hațeg<sup>26</sup>. Înspre sud, la pătrunderea în Banat, cel mai probabil la Marga, se afla un pod de piatră care la mijlocul secolului XV intră în posesia familiei Cândea de Râu de Mori. Acesta a

---

<sup>21</sup> Baldescu, *Le cita*, p. 17.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> Nicolae Gudea, *Porolissum. II. Vama romană*, Cluj-Napoca, 1996, p. 84.

<sup>24</sup> Fodorean, *Drumurile*, p. 354.

<sup>25</sup> Cornelia Măluțan, *Drumurile sării în Transilvania de nord-vest*, în *Acta Musei Porolissensis*, VIII, 1984, p. 253.

<sup>26</sup> Adrian A. Rusu, *Cetatea Hațegului, monografie istorică și arheologică*, în *Sargetia*, XVI-XVII, 1982-1986, p. 333.

fost interpretat ca fiind Pons Augusti, ce trebuie să fi funcționat în apropierea așezării omonime<sup>27</sup>.

Datorită orientării generale, nord-sud, a rețelei de comunicație principalele drumuri ale provinciei Dacia, cele imperiale, străbăteau Banatul montan. Trebuie menționat faptul că doar această parte a sa avea drumuri amenajate, deoarece interesele economice ale Romei nu se regăseau în zona mlăștinoasă din vest. Acest punct de vedere este susținut și de realitățile medievale, de informațiile oferite de analiza Tabulei Peutingeriene, de documentele medievale și de cercetările de teren, relevând faptul că trasee antice sunt refolosite în Banatul de sud.

Legătura dintre Banat și Hațeg se realiza prin Poarta de Fier a Transilvaniei, pe unde pătrundea ruta antică ce pornea de la Drobeta (Turnu Severin) - Dierna (Orșova), trecea pe la Mehadia, Domașnea, Caransebeș. Calea aceasta a fost folosită de armate de-a lungul Evului Mediu: cumani, tătari, armatele creștine în drum spre Nicopole (1396), armatele turcești spre Ardeal (1438)<sup>28</sup>. Potrivit lui Dumitru Țeicu, de la Caransebeș o ramificație medievală mergea spre Timișoara și Buda<sup>29</sup>. Un alt traseu amenajat în Antichitate era cuprins între Lederata (Horom) și Tibiscum (Jupa), trecând prin Iam, Vărădia, Berzovia, unindu-se la Jupa cu cel ce venea de la Orșova. Mai exista un drum intern al Banatului, pe Nera, de la Mehadia până la Sasca, unde se ramifica spre Vărădia, respectiv Horom<sup>30</sup>. Dunărea era trecută prin zonele de vad, adică pe la Vidin și Tytel, deoarece în zona Cazanelor amplasarea podurilor de vase medievale era imposibilă.

Cu toate că ponderea rețelei de transport antice este însemnată, în Evul Mediu apar unele variante de drumuri ce nu mai urmăresc traiectoria celor vechi<sup>31</sup>. Acest fenomen probabil că derivă din dorința multor călători de a evita vămile plasate pe „drumurile țării” sau de a scurta traseele parcurse. Atât în Banat, cât și în Transilvania apar astfel de rute alternative. De fapt, ele marchează desprinderea de vechea moștenire și complicarea rețelei rutiere medievale. Orientarea rețelei stradale romane pe direcția nord-sud, în vederea realizării legăturilor cu sudul Dunării, a fost de fapt completată de medievali cu aceste rute noi, ce au asigurat orientarea legăturilor comerciale înspre Ungaria, pe o axă perpendiculară. Cu toate acestea, Banatul rămâne la orientarea din antichitate, datorită zonei mlăștinoase de la confluența Tisei cu Dunărea. De fapt, legăturile sale cu Ardealul și Ungaria sunt prezente în nord-est și nord-vest și din cauza reliefului, versanții munților și văile râurilor fiind determinante în acest sens.

---

<sup>27</sup> Idem, *Pons Augusti*, p. 252.

<sup>28</sup> Andea, *Banatul cnezial*, p. 122.

<sup>29</sup> Țeicu, *Banatul montan*, p. 273.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 274.

<sup>31</sup> Baldescu, *Le cita*, p. 18.

O altă idee ce s-ar putea analiza în legătură cu sistemul carosabil antic și medieval ar fi cea legată de individualitatea aparte a Transilvaniei în cadrul Regatului Maghiar. Cert este că s-a constituit în primul rând un sistem de axe provinciale interne ce au făcut posibilă încheierea individualității teritoriale a regiunii. Geografia izolează Ardealul de regiunile învecinate, iar despre drumurile romane nu se poate spune că îl „deschid” foarte mult din punct de vedere geopolitic. Dacă observația este corectă, atunci este de adăugat că Transilvania își alimentează structura politică particulară și prin acest capitol.

OANA TODA  
Universitatea „Babeș-Bolyai”, Cluj-Napoca

## THE MEDIEVAL REUTILIZATION OF THE ROMAN ROADS IN TRANSYLVANIA AND BANAT

### Summary

The reuse of the Roman road network during the medieval period can be traced all over the former territories of the Empire. This phenomenon is due to the efficiency of the antique roads. Both the adaptation of the transportation system to the landscape and the overcoming of the obstacles led to the construction of roads with few curves and slopes. Therefore the Roman roads were suited for transporting medieval goods from one region to another, because of their building techniques and density.

The methods used to identify the reused road segments are manifold, combining the study of written and cartographical sources with field research (archaeology and topography). It is essential that we take into account the information given by toponymy and European analogies. The geographical ranging of medieval settlements may indicate some trajectories, highlighting former roman roads. Some reused roads can be easily located in the north-western and central part of Transylvania, as well as on the Lower Mureș and in the „Țara Hațegului”, which was linked to the Banat region through a reused Roman route.

Such inherited road segments partially maintained communication with southern and western neighbouring areas. But in Transylvania and Banat the Roman transportation network had north-south orientation, while there was a need of east-west ties, with Pannonia. Because of the geography Banat kept its old road itineraries, but Transylvania benefited from alternative medieval roads. However this regional aspect of the antique road orientation may have contributed to its special political structure within the Hungarian Kingdom.



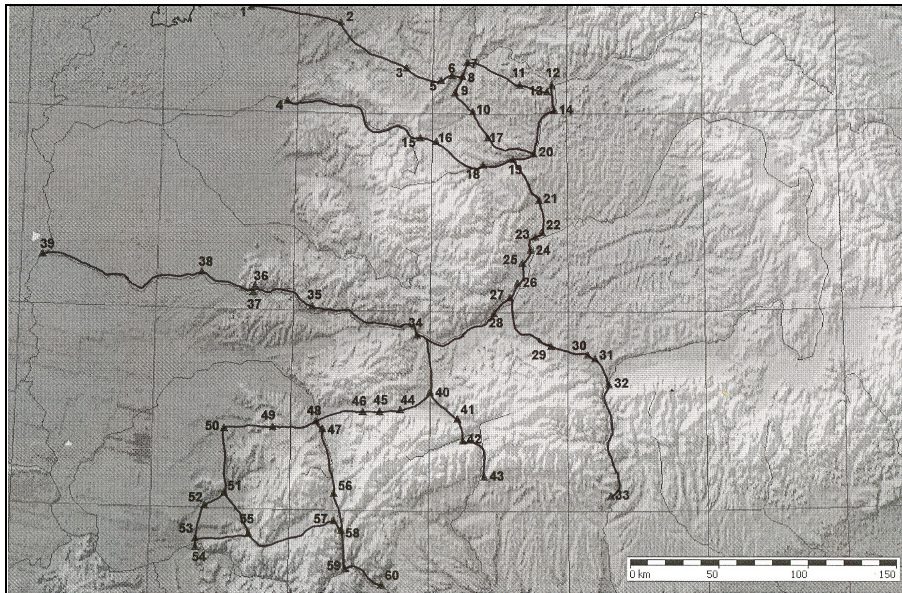


Fig. 1. Drumuri romane din Transilvania și Banat reutilizate în evul mediu (harta a fost realizată cu ajutorul programului *Microsoft Encarta Interactive World Atlas 2001*): 1. Debrecen; 2. Sălăcea; 3. Șimleu Silvaniei; 4. Oradea; 5. Zalău; 6. Moigrad; 7. Jibou; 8. Creaca; 9. Românași; 10. Sânmihaiu Almașului; 11. Bobâlna; 12. Dej; 13. Ocna Dejului; 14. Gherla; 15. Bologa; 16. Huedin; 17. Sânpaul; 18. Gilău; 19. Cluj-Napoca; 20. Apahida; 21. Turda; 22. Vinț; 23. Decea; 24. Aiud; 25. Gârbova de Jos; 26. Oiejdea; 27. Alba Iulia; 28. Vurpăr; 29. Aciliu; 30. Sibiu; 31. Șelimbăr; 32. Turnu Roșu; 33. Ocnele Mari; 34. Deva; 35. Vărădia de Mureș; 36. Șoimoș; 37. Lipova; 38. Arad; 39. Szeged; 40. Subcetate; 41. Crivadia; 42. Lupeni; 43. Bumbăști-Jiu; 44. Sarmizegetusa; 45. Bucova; 46. Marga; 47. Caransebeș; 48. Jupa; 49. Ezeriș; 50. Berzovia; 51. Vărădia; 52. Iam; 53. Banatska Palanka; 54. Ram; 55. Sasca; 56. Domașnea; 57. Iablanița; 58. Mehadia; 59. Orșova; 60. Drobeta-Turnu Severin.