

III 405228

„CERCUL PUBLICAȚIUNILOR MILITARE“

A 35-a Publicațiune



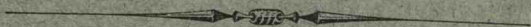
# INTREBUINTAREA CAILOR FERATE

IN

RESBOIUL DIN ANII 1877—78

DE

MAIORUL C. HARJEU



BUCURESCI

TIPOGRAFIA THOMA BASILESCU, BULEV. ELISABETA, 111

1891

## Extras din statutele «CERCULUI PUBLICAȚIUNILOR MILITARE»

*Art. 4.* Scopul «Publicațiilor militare» este de a tipări și răspândi în armată toate cursurile militare ce se profesează în diferitele școli militare, precum: școala de ofițeri, școala de cavalerie, școala de artilerie și geniu, școala superioară de războiu, școala de sub-ofițeri și școlile de regimantare.

*Art. 5.* Se va publica de asemenea în cărți și broșure ori-ce studiu militar de o valoare recunoscută.

*Art. 6.* Se va publica încă regulat un buletin lunar, care să țină la curent pe ofițeri cu tot ce se petrece pe terenul științific, în armatele străine și în a noastră.

*Art. 7.* Publicațiile militare vor apărea periodic în fie-care luna în coale succesive sau în cărți pentru cursuri sau tratate mari și în broșure pentru studii mici.

*Art. 8.* Numărul total al coalelor de tipar în fie-care luna va fi de cel puțin 10, împreună cu tablele de figuri.

*Art. 9.* Publicațiile militare se scriu și se conduc de un comitet compus din ofițeri din fie-care armată și serviciu.

*Art. 24.* Ori-ce ofițer poate face parte dintre scriitorii «Publicațiilor militare» în urma publicării în acestea a unei lucrări de valoare și a cererii sale adresată către comitet.

*Art. 25.* Ofițerii scriitori au obligațiunea de a trimite cel puțin o lucrare de 3 coale de tipar pe an care va fi publicată cu toate drepturile de autor.

*Art. 26.* Scriitorii primesc de drept toate Publicațiile militare fără abonament.

*Art. 27.* Acei ce nu se vor conforma îndatoririlor de mai sus se vor considera ca demisionați, la finele anului.

*Art. 29.* Ei au dreptul a adresa în scris comitetului dorințele lor, de cari se va ține seama.

*Art. 34.* Costul abonamentului Publicațiilor este de 2.50 lei pe luna, plătitu-se anticipat și cel puțin pe un trimestru. Abonamentul se face pe un an întreg, cu începere de la Ianuarie.

*Art. 35.* Pentru ori-ce lucrare publicată, autorul primește, pentru cărțile și ziarele de cari are trebuința, suma de 20—40 lei sau 30—60 lei de fie-care coală tipărită, după cum lucrarea este a unui ofițer abonat sau a unui ofițer scriitor obligator. În plus, ori-ce autor primește un număr de 50 exemplare gratuit.

*Art. 36.* Între limitele cifrelor de mai sus, comitetul fixează prin vot suma ce se va atribui fie-cărei lucrări, după situația Publicațiilor.

*Art. 37.* Pentru cursuri sau tratate, la casă că autorul dorește să aibă un număr mai mare de exemplare pe seama sa, el plătește numai partea alcătuită de imprimatură și a cheltuielilor de administrațiune.

*Art. 38.* Nici o lucrare, fie a membrilor din Comitet, fie a ofițerilor scriitori, fie a ofițerilor abonați sau neabonați, nu poate să fie publicată fără o cercetare minuțioasă și o aprobare scrisă a Comitetului Publicațiilor.

*Art. 39.* Ori-ce lucrare se înaintează cu adresa în regulă în care se arată dacă ea trebuie sau nu să fie reînțoarsă autorului, în casă că ar avea trebuința de vr'o corectură.

*Art. 40.* Lucrările trimise cu alte condițiuni absolute sau cari ar cuprinde personalități, se refuză.

*Art. 42.* Manuscrisele trebuiesc trimise complete atât pentru cursuri cât și pentru broșuri și cu figurile desinate afara din text. La casă de figuri numeroase, acestea se fac în table separate, având formatul Publicațiilor.

*Art. 43.* Manuscrisele trebuiesc scrise cu cerneala, citește și numai pe o pagină a foaiei, iar figurile trebuiesc desenate perfect.

*Art. 44.* Pentru lucrările din Capitală, prima corectură a tiparului se face de autor, iar restul de Comitet.

«CERCUL PUBLICAȚIUNILOR MILITARE»

---

A 35-a PUBLICAȚIUNE

# INTREBUINȚAREA CAILOR FERATE



IN

RESBOIUL DIN ANII 1877—78

DE

MAIORUL C. HARJEU

156609



BUCURESCI

TIPOGRAFIA THOMA BASILESCU, BULEV. ELISABETA, 111

1891

1900

Biblioteca Centrală Universitară  
"Carol I" București  
Cota III 405 228

B.C.U. "Carol I" Bucuresti



C156609

0648580

# INTREBUINTAREA CAILOR FERATE

IN

RESBOIUL DIN ANII 1877—78

---

Studiul ce întreprindem are drept scop a arăta rolul ce au jucat căile ferate în războiul european din anii 1877 — 78 și să facă a reeși condițiunile pe cari trebuie să le însușească ori-ce rețea de căi ferate pentru a putea fi cu folos întrebuințate în operațiunile militare.

Am împărțit acest studiu în trei părți. În partea întâia am arătat starea în care se găseau căile ferate de pe teatrul de război la începutul campaniei ; în partea a doua am arătat legile și regulamentele cari existau și măsurile cari se luase pentru a asigura întrebuințarea căilor ferate în decursul operațiunilor militare ; în fine în partea a treia am arătat cum au fost ele întrebuințate în acea campanie.

## PARTEA I

**Rețeaua Română.**—La începutul campaniei, principatul României, dispunea numai de 1236 kilometri de cale ferată, din cari 98<sup>km</sup> 800 ai statului iar restul im-

părțit la două societăți streine, având fie care o administrațiune și un sistem de exploatare deosebit.

Marea artera, care traversă țara de la Verciorova la Ițcani, lungă de 967 kilometri, aparținea celor două societăți private, având Romanul ca punct de întâlnire; traseul ei sinuos și plin de puncte slabe eră: Verciorova-Craiova-Slatina-Pitești-Kitila-(București)-Ploești-Buzeu-Brăila-Barboși-(Galați)-Tecuciu-Mărășești-Bacău-Roman-Pășcani-Vereshi-Ițcani. Ea traversă fruntaria austriacă la Verciorova și Burdujeni și trecea la o slabă depărtare de fruntaria turcească la Brăila și Barboși.

La aceasta cale principală se sudau următoarele linii transversale :

1° Kitila-București de 9<sup>km</sup>. 450, care aparținea aceleiași societăți ca linia Verciorova-Roman, cu prelungirea ei București-Giurgiu (Smârdă), de 77<sup>km</sup>. 380, care aparținea statului. Aceasta linie atingea fruntaria turcească la Smârdă.

2° Barboși-Galați, de 18<sup>km</sup>. 927, care legă portul Galați cu artera principală; aceasta ramură aparținea aceleiași societăți ca și linia cu care era legată; ea atingea fruntaria turcească la Galați.

3° Tecuci-Berlad, de 50<sup>km</sup>. 300, aparținea aceleiași societăți ca linie principală.

4° Pășcani-Iași, de 75<sup>km</sup>. 710, care aparținea societății liniilor Lemberg-Cernăuți-Iași, cu prelungirea ei, Iași-Ungheni de 21<sup>km</sup>. 420 (cu cale largă, de 1,523 între șine); care aparținea statului și era administrată deosebit de linia București-Giurgiu. Aceasta linie traversa fruntaria rusească la Ungheni.

5° Vereshi-Botoșani, de 44<sup>km</sup>. 236, care aparținea societății liniilor Lemberg-Cernăuți-Iași.

Singura calitate a acestor linii ferate, din punctul de vedere al operațiunilor armatei române, era că ele in-

lesneau retragerea trupelor din nordul țerei (divisiunea IV<sup>a</sup> și a III<sup>a</sup>) spre sud la începutul operațiunilor; iar mai târziu făceau posibile mișcările parțiale ale trupelor paralel cu baza de operațiuni, adunând cele trebuincioase din tot coprinsul țerei.

Inconvenientele lor însă erau numeroase și de și nu vom cită de cât pe cele mai însemnate, tot se va vedea cu prisosință neajunsurile ce au avut să întâmpine din a lor cauza transporturile armatelor de operațiuni.

Rețeaua căilor ferate nefiind unificată, ci împărțită în trei secțiuni, având fie-care o administrațiune și în terese deosebite, a fost natural că reunirea tutulor liniilor într'un scop unic, al războiului, să fi întâmpinat greutăți serioase; și aceasta cu atât mai mult cu cât nu există nici o pregătire de centralizare în vederea unei campanii. La acest neajuns trebuie să mai adăugăm că fie-care secțiune fiind exploatată cu personalul său propriu, care nu cunoștea cele-lalte secțiuni, și având semnalele sale distincte, personalul de pe o secțiune nu putea fi întrebuințat pe o alta secțiune, astfel că una pe alta nu se puteau ajuta când trebuințele războiului făceau ca transportările pe o secțiune să fie mai însemnate de cât pe cele-lalte.

Dacă de la aceste inconveniente, trecem la cele atribuite traseului și constituțiunii liniei, găsim că :

Artera principală prezintă puncte de rebrusment la Pitești, Kitila și Barboși cari sunt cu totul vătămătoare exploatații, căci micșorează debitul liniei;

Această linie nefiind legată cu baza de operațiuni decât prin liniile București-Giurgiu și Barboși-Galați, transporturile trupelor și materialului de orice categorie, aduse la stațiunile de debarcare, trebuiau să facă mai multe etape de marș pe căile ordinare pentru a ajunge la baza de operațiuni.

Artera principală fiind cu o singură cale și nedublă de alta paralelă cu densă, nu putea face singură față trebuințelor armatelor aliate.

Această cale trecând aproape de frontieră între Braila și Barboși putea fi cu înlesnire distrusă de inamic fie cu tunul fie printr'o întreprindere îndrăzneată, mai cu seama lângă Barboși unde linia trece Siretul peste un mare pod. Dacă Turcii și-ar fi dat seama de însemnătatea acestui defect de traseu și de rolul ce era chemată să joace rețeaua noastră de căi ferate, de sigur că nu ar fi lăsat nedistrus podul de la Barboși, care singur legă rețeaua din nord cu cea din sudul țerei; căci prin această distrugere ei ar fi paralizat operațiunile armatei ruse și le-ar fi ținut în loc cel puțin două luni, până la terminarea reparațiunii podului, adică atât cât le trebuia pentru a-și organiza puterile și a transporta, chiar, teatrul de operațiuni dincoace de Dunăre.<sup>1</sup>

Traseul liniilor fiind prea lung, căile de garaj mici și mijloacele de imbarcare și debarcare restrânse, iar debitul rețelei cu totul insuficient.

Din cauza lipsei de soliditate a lucrărilor de artă, și în special a podurilor, transporturile cu drumul de fier erau adesea întrerupte săptămâni întregi și înlocuite prin transporturi pe căile ordinare.

Acestea erau principalele defecte ale rețelei noastre; ele reeșă atât din rapoartele Marelui Duce Nicolae, comandantul suprem al armatei de operațiune, adresate Suveranului său, cât și din neajunsurile ce au întâmpinat transporturile armatei române.

---

<sup>1</sup> A se vedea Istoria campaniei de Colonelul Vial, profesor de artă militară la școala de Război din Paris (Histoire abrégée du Campagnes modernes).



**Rețeaua Ruseasca.**— Pentru mobilizarea și concentrarea în Basarabia a celor 6 corpuri de armate ruse (corpurile 7, 8, 9, 10, 11 și 12), s'a întrebuițat rețeaua de căi ferate occidentala și din centrul Rusiei. În deosebi, liniile ferate al căror centru este Kievul și cari se ramifica spre Sud și spre fruntaria romana au jucat rolul cel mai însemnat în cursul întregii campanii.

Prin natura traseului și construcțiunii lor, liniile ferate ruse pot fi socotite inferioare celor române.

În general liniile ruse fiind trase în linie dreaptă, fără să se fi ținut seama de trebuințele centrelor industriale și de orașele însemnate ce se găsesc împrăștiate în dreapta și în stânga lor, mobilizarea și ravitalierea nu s'au putut face de cât cu multă anevoință ;

Lărgimea căii fiind mai mare de cât cea întrebuițată în toată Europa (afară de Spania) trupele și materialul, ajunse la fruntaria română, trebuiau transbordate pe drumurile de fer române pentru a fi aduse la Dunăre.

Liniile ferate rusești, întrebuițate în cursul operațiunilor, afară de linia Odesa-Rasdelnoia, erau cu o singură cale și în mare parte lipsite de mijloacele de alimentare necesare serviciului tracțiunii și alimentării trupelor.

Pentru concentrarea trupelor în Basarabia, armata nu dispunea de cât de două linii : una, care din sudul Rusiei ajunge la Kișineu și alta care, din centru și din Nord-Vest ajunge la Balta. Trebuie să observăm, însă, că din aceste două puncte finale, numai Kișineul este în Basarabia și era legat cu liniile române prin ramura Kișineu-Ungheni, pe cât timp Balta este la 90 kilometri de la fruntaria romana, adică la o depărtare de cinci zile de mers.

În fine, nu puțin a contribuit la slabul ajutor ce a

tras armata de la căile ferate și împrejurarea ca aproape întreaga rețea națională eră împărțită între cinci-zeci companii private, cari neavând aceleași interese, cu greu putea fi făcute să lucreze în comun acord.

Pe lângă aceste inconveniente, se cade a arăta că rețeaua rusească prezintă prin constituirea ei o mare calitate, aceea de a avea toate liniile legate între ele și convergente în câte-va mari centre de comunicațiune, cari făceau ca ele să fie solidare și să poată concura la apărarea acelei fruntării sau la operațiunile de pe același teatru de operațiuni.

**Rețeaua Turcească.**— Deși la începutul anului 1876 se găseau în Turcia una-mie-șase sute-șase-spre-zece kilometri de cale ferată, acestea însă erau împărțiți în cinci linii independente :

Linia Constantinopoli-Iamboli cu ramurile sale  
 „ Salonic-Mitrovița  
 „ Varna-Rusciuc, care atingea fruntaria română la Rusciuc.

Linia Constanța-Cernavoda, care atingea fruntaria română la Cernavoda.

Linia Banialuka-Novî.

Aceste linii fiind independente, fie-care își avea materialul său mișcător care nu putea fi trecut pe alta linie, în cazul unei concentrări pe o anumită fruntarie; inconvenient mare, căci ori cât de numeros ar fi materialul unei linii, el este insuficient pentru a satisface toate trebuințele unei concentrări strategice.

Liniile ne fiind legate între ele, nu puteau concura la apărarea fruntării care era baza de apărare.

Principala linie, Constantinopoli-Iamboli, cu ramura sa Târnova-Belova, avea marele inconvenient de a se termina prea departe de fruntaria Serbiei și de Dunăre.

Materialul de transport fiind insuficient și liniile fiind réu construite, pe nici una din linii nu se puteau pune în mișcare mai mult de 4 sau 5 trenuri pe zi.

Din aceasta scurta dare de seama se poate vede principalele inconveniente ale liniilor ferate turcești și din ele deduce neînsemnatul rol ce au jucat în cursul campaniei.

## PARTEA a II<sup>a</sup>

**Mèsurile luate în România pentru a asigura transporturile militare cu calea ferata.**— În România exista un regulament, decretat în 21 August 1873, care regula executarea transporturilor militare cu calea ferata în timp de pace, nu exista însă nici o lege și nici un regulament care să încuviințeze în mod legal autoritatea militara a lua în stăpânire pe timp de războiu liniile ferate naționale și să stabilească regulile după cari aceste linii trebuia să fie exploatate și organele însărcinate cu dirigerea transporturilor militare. Mai mult încă lipsa ori-cării pregătiri din timp de pace în vederea acestor transporturi, precum căi de garajiu în raport cu lungimea trenurilor militare, cheuri de imbarcare militare, rânduiala vagoanelor de marfa pentru transportarea trupelor, etc, ne face să credem că nu se apreciasă în de ajuns folosul ce se putea trage de la întrebuintărea căilor ferate în războiu. Când însă războiul deveni iminent, se alcătui o *lege asupra rechizițiunilor militare*, care fu sancționată și intra în vigoare la 22 April 1877, adică după zece zile de la declararea războiului ( $\frac{12}{24}$  April). Prin ea se hotărâ imprejurarile în cari autoritatea militara putea să rechiziționeze o parte sau întreaga rețea de căi ferate și regulile după cari

rechisițiunea putea a fi făcuta. Pentru punerea in aplicare a acestei lege se decreta in ziua de 26 April un *regulament asupra rechisițiunilor* militare, care, dupa o practica de douè luni fiind găsit defectuos, fu inlocuit printr'un altul decretat la 28 Iunie același an. Principalele prescripțiuni ale acestui regulament privitoare la rechisițiunea căilor ferate erau :

In cas de rèsboiu, companiile căilor ferate vor fi date a pune la dispozițiunea Ministerului de Rèsboiu toate resursele in material și personal de cari el va avea trebuința pentru a asigura transporturile militare.

«Personalul și materialul rechisiționat va putea fi in-trebuințat pe toate liniile, fără a se ține seama de linia din care e luat, atât dincoace cât și dincolo de basa de operațiuni.

«Autoritatea militara va putea rechisiționa de la companii toate materiale și obiectele necesare serviciului căilor ferate in campanie.

«Dependințele gărelor și căilor, biurourile și liniile telegrafice trebuincioase armatei se vor putea rechisiționa de autoritatea militara.

«Transportul armatei, materialului și aprovisionamentelor sale se va efectua dupa un itinerariu stabilit de către delegații ministerului de rèsboiu, ministerului de lucrări publice și companiilor căilor ferate.

«Trenurile militare vor avea preferința asupra tuturor celorlalte trenuri; la trebuința numèrul trenurilor ordinare de călători va putea fi redus, iar circularea trenurilor de marfa suspendata.

«Autoritatea militara va putea cere de la companiile căilor ferate, in urma unei înțelegeri cu ministerul lucrărilor publice, esecutarea lucrărilor găsite necesare pentru inlesnirea transporturilor și siguranța mișcării

trupelor. In cas de urgența, autoritatea militara va putea să esecutive chiar ea aceste lucrări.

«Cererile de rechisițiuni pentru transporturi de vite, sau alte obiecte, necesare armatei și pentru transportul trupelor, se vor face după formele prevădute in regulamentul asupra transporturilor militare cu calea ferata decretat la 21 August 1873.

Acest regulament de rechisițiuni precum și regulamentul asupra transporturilor militare, regulau despăgubirile bănești, la cari aveau drept companiile, pentru transporturile executate, materialul, imobilile și instalațiunile ce li se rechisiționau.

In resumat, vedem că inaintea campaniei există un regulament administrativ foarte concis asupra transporturilor cu calea ferata și că dupa inceperea campaniei s'a regulamentat legea asupra rechisițiunilor militare, in care intra și rechisițiunea căilor ferate; dar ca nu există nici regulamentul asupra execuțiunii transporturilor, din punctul de vedere tehnic, nici personalul militar însărcinat cu ordonarea, dirigerea și supravegherea transporturilor militare cu calea ferata.

Acestor lipse și târziei veniri a legii rechisițiunilor se datoresc in mare parte neajunsurile, întârzierile și accidentele întâmplare pe căile ferate, de cari marele Duce Nicolae se plângea cu atâta amar țarului Alexandru.

Măsurile luate de guvernul rusesc pentru a asigura transporturile militare atât in Rusia cât și in România.— In Rusia exista inca din anul 1874 un *regulament asupra transporturilor trupelor cu căile ferate*, dar, ca și al nostru, el era ne complet și nu indestul de incercat nici de trupe nici de personalul serviciului exploatării. De asemenea, exista o *instrucțiune gene-*

*rala de mobilizare*, care specifica întrebuințarea ce trebuia dată drumurilor de fer ruse în această operațiune pregătitoare a războiului; ea însă conținea o mulțime de dispozițiuni din cari unele nu putură să-și găsească nici o dată sancțiunea în timpul campaniei, iar altele fura rău aplicate, din cauza că personalul care trebuia să se le aplice sau lipsea cu deservire sau nu fusese creat decât după decretarea mobilizării.

Aceste au fost singurele măsuri ce guvernul rusesc a luat înainte de începerea și după începerea mobilizării pentru a-și asigura transportul trupelor cu căile ferate naționale.

Pentru a asigura armatei de operațiuni libera trecere prin teritoriul principatului român și tratarea rezervată armatelor amice, guvernul rusesc încheie cu guvernul român o convențiune care fu semnată de plenipotențiarilor respectivi în ziua de 4 April 1877 (s. v.) la București. Această convențiune, complectată printr'o altă specială, care regulează dispozițiunile relative la trecerea trupelor imperiale pe teritoriul român și relațiunile lor cu autoritățile locale, fu aprobată prin legea votată de adunările legiuitoare în zilele de 16 și 17 April și promulgată în ziua de 21 April.

Iată prescripțiunile acestei convențiuni relative la întrebuințarea căilor ferate române de către trupele imperiale :

«Guvernul român pune la dispozițiunea armatei ruse toate liniile ferate ale țerei pentru transportul trupelor materialului, bagajelor și aprovisionamentelor ce le însoțesc sau de cari vor avea trebuința mai târziu. Pentru aceste transporturi armata imperială este asimilată armatei princiare și ca ast-fel se bucura de toate drepturile stipulate în caietele de sarcini încheiate cu com-

paniele de căi ferate în regulamentele și legile în vigoare din România.

«La cererea făcută de șeful comunicațiilor militare ruse, ministerul lucrărilor publice al României va da administrațiilor căilor ferate române, ordinele și instrucțiunile necesare pentru a asigura transporturile militare ale armatei ruse.

«Trenurile militare vor avea întâietate asupra tuturor celorlalte trenuri, exceptându-se trenurile de poșta, și fără prejudicii pentru transporturile armatei române. La trebuința trenurile ordinare de călători vor putea fi reduse, iar cele de marfa chiar suspendate.

«Pentru a se obține unitatea necesară în serviciul liniilor române, și pentru a se asigura transporturile armatei ruse, convențiunea prevede înființarea unui *consiliu central* sub direcțiunea ministrului lucrărilor publice, compus din delegații diferitelor companii de căi ferate din țară, pe lângă care se va delega *un comisar, numit de șeful comunicațiilor militare al armatei ruse.*

«Direcțiunea superioară și privigherea transporturilor armatei imperiale vor fi în mână șefului comunicațiilor militare al acestei armate. Pentru a asigura regularitatea și continuitatea serviciului acestor transporturi, el va lucra prin mijlocirea *comisarului român*, delegat anume pe lângă dânsul și va provoca prin organul său toate măsurile necesare pentru acest sfârșit,

«Șeful comunicațiilor militare are facultatea de a cere tot ce este trebuincios pentru siguranța transporturilor sau pentru sporirea și regularea execuțiunii lor. În caz de urgență, el poate chiar să ia singur măsuri în urma unei înțelegeri prealabile cu comisarul român.

«Dacă trebuințele armatei ruse vor reclama construirea pe teritoriul român a unei linii ferate, lucrările se

vor esecuta prin ingrijirea autorității militare rusesci cu cheltuiala guvernului său.

«Exploatarea rețelei române se va face de către companiile și administrațiunile existente sub direcțiunea consiliului central. Ele vor fi despăgubite de toate transporturile efectuate dupa un tarif special, precum și de toate stricaciunile pricinuite prin greșala trupelor rusesci.

«Planul transporturilor trupelor, livretele de mers ale trenurilor militare, formele și amănuntele rechizițiunii transporturilor, actele și registrele de contabilitate și de control, raporturile dintre trupele imperiale și agenții căilor ferate urmează sa fie regulate printr'o instrucțiune speciala.<sup>1</sup>

Pe bazele acestei convențiuni, șeful comunicațiunilor militare intocmise o *instrucțiune pentru transportul trupelor ruse pe drumurile de fier române*, care fusese confirmata de șeful statului maior al armatei active, general Adam Nepokoicițki inca de la 25 Martie, și mai in urma primite și de guvernul român.

Principalele prescripțiuni ale acestei instrucțiuni erau următoarele :

«Pentru imbarcare și debarcare, precum și in timpul transporturilor, trupele ruse se vor confirma regulelor stabilite in Rusia, daca acestea nu sunt in contradicțiune cu regulamentele pentru transportul trupelor aflate in vigoare in România.

Pentru facilitarea și regularea transporturilor, pentru supravegherea imbarcării și debarcării și pentru facilitarea relațiunilor dintre trupe și agenții căilor ferate, șeful comunicațiunilor militare numesce *comandanți*

<sup>1</sup> Istorical Răsboiului din 1877-78, lucru făcut de mai mulți ofițeri (București 1888).



de gare sau șefi de etapa la toate gările mai importante.

«La fie-care tren care transporta trupe sau material, al armatei ruse, autoritatea militara va numi un șef de eșelon. In timpul opririlor și a mersului, șeful de eșelon are datoria de a menține ordinea in tren și de a face sa se observe regulamentele in vigoare.

«Șefii de etape, comandantii de gara și șefii de eșelon vor servi ca intermediari in toate relațiunile dintre trupe și agenții locali ai drumurilor de fier, fără a ingeră in dispozițiunile de ordin tehnic sau economic luate de acest din urma.

«In cas de intrerupere sau accidente in mersul trenurilor militare, agenții locali ai drumurilor de fier fac cunoscut, prin telegraf, șefului etapei sau comandantului gării celei mai apropiate, care va telegrafia la rândul său șefului comunicațiunilor militare.

«In cas de accidente cu trenurile de trupe ruse, comisarul rus, cel mai apropiat de locul unde accidentul s'a petrecut, va fi invitat sa asiste la ancheta sau instrucțiunea ce trebuie a se face pentru a determina causele.

«Toate celelalte prescripțiuni ale instrucțiunii, regulatea formele ce trebuiesc implinite pentru a obține rechisițiuni de transport, indemnitațiile la cari dau drept aceste rechisițiuni și compturile ce trebuiesc prezentate o data cu cererile de indemnitate.

«Pentru toate casurile neprevădute in aceasta instrucțiune se adopta dispozițiunile prescrise de regulamentul asupra transportului trupelor române de la 21 August 1873. <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Instruction pour le transport des troupes russes sur les chemins de fer roumains, (Odesa 1877)*, tipărita in limba rusa și franceza prin ingrijirea șefului comunicațiunilor militare al armatei active.

Acestea sunt, în trăsuri generale, măsurile luate de guvernele rus și român pentru a asigura transportul armatelor cu calea ferată. Cât despre măsurile luate în Turcia, nu avem nimic de zis. Pentru asigurarea transporturilor ca și pentru restul operațiunilor, găsim aceiași neprevădere orientala și dacă unele linii au putut aduce oare-cari servicii armatei, aceasta nu se datorește măsurilor luate de guvern sau de armata cu zelului și simțimentului datoriei de care eră însuflețit personalul acelor linii.

### PARTEA III

**Intrebuințarea căilor ferate rusesci, la operațiunile de mobilizare și concentrare.** — De și din compania franco-germana se văduse de ce utilitate poate fi pentru operațiunile ulterioare întrebuințarea drumurilor de fier la mobilizarea și concentrarea armatei active, totuși în Rusia nu s'a putut profita de toate foloasele unei asemenea întrebuințări în campania din 1877--78. Ast-fel, de și mobilizarea celor 6 corpuri de armată, cari trebuiau să formeze armata de la Dunăre, fusese începută la  $\frac{2}{14}$  Noembrie 1876, ea nu putu fi terminată decât după 17 zile.

În raportul ce adresează Suveranului său, Generalul Miloutin, Ministru de război pe atunci, resumează astfel rezultatul acestei mobilizări :

„ . . . într'un guvernament adunarea rezerviștilor fu terminată a doua zi după chemare ; în 5 guvernamente a treia zi ; în 12 guvernamente a patra zi ; în 7 guvernamente a cincea zi ; în 17 guvernamente adunarea fu terminată între a șasea și a zecea zi ; în 2 guvernamente în a unsprezecea zi ; în 3 după treisprezece zile înși fine, în 2 după a șapte-spre-zecca zi ».

Prin urmare, dacă ținem seama că decretul de mobilizare a fost dat la 1 Noembrie, găsim că pentru a mobiliza 6 corpuri de armata a trebuit 30 de zile; pe cât timp mobilizarea celor 13 corpuri de armata germana, cari trebuiau aruncate pe fruntaria vestică (1870-71), fusese făcute numai în 7 zile. Cercetând cauzele acestui rezultat găsim :

Ca esista o cauza straina mijloacelor de transport, datorita sistemului de *recrutare național*<sup>1</sup> în vigoare în Rusia până în ajunul războiului. Din cauza acestui sistem, cea mai mare parte din rezerviștii regimentelor mobilizate fiind împărțiți în tot cuprinsul imperiului, autoritatea militara a trebuit sa notifice mobilizarea celor 52 guvernamente în cari este împărțit teritoriul Rusiei și apoi fie-care din ele a început sa îndrepte spre corpurile de armata mobilizate rezerviștii sau oamenii aflați în congediu.

O alta cauza o găsim în numărul, împărțirea și organizarea drumurilor de fer rusesci. La acea epoca, după cum am arătat, liniile rusesci erau desemnate, puține, depărtate unele de altele și treceau pe lângă puține centre populate, de oare-ce linia dreapta impusa de țarul Nicolae le făcuse sa nu urmeze cursul râurilor. Din aceste cauze, cea mai mare parte din rezerviști, ne având la dispozițiune o linie ferata în apropierea reședinței lor, se găseau siliți sa se duca la locul de mobilizare pe drumurile ordinare pe jos, în trăsura sau cu sania. Apoi, chiar liniile existente nu erau în de ajuns organizate în vederea transporturilor militare;

<sup>1</sup> Abia în anul 1876, se adopteaza în Rusia *systemul de recrutare regional* și se împarte tot teritoriul imperiului în 164 de *cercuri de recrutare* corespundând fie-care unui regiment de infanterie de linie, de unde el și trage recruții și rezerviștii.

= C 756609 n

căci de și mobilisarea fusese decretată la 1 Noembrie, tocmai la 9 Noembrie apărî un decret imperial care numea 65 ofițeri în funcțiunea de comandanți de stațiuni și alți 49 detașați pe la diferitele gări de o importanță oare-care.

Din cauza acestei măsuri târzie, a rezultat ca un mare număr de agenți nu au ajuns la destinațiune la timp; iar alții, o dată ajunși, au modificat în multe părți dispozițiunile anterioare de și operațiunile mobilisării erau deja începute. Se poate vedea de aci confuziunea și neajunsurile ce au rezultat. Ast-fel, pe liniile unde nu se făcea încă un transport militar se suprimau fără nici o trebuință trenurile de călători și de marfa, cece producea o mare aglomerare de vagoane încărcate; iar pe altele, unde trebuia să se facă transporturi militare, materialul mișcător lipsea cu deseveșire.

Dacă însă la prima mobilizare s'au comis greșeli, autoritatea militară rusă a știut să traga lecțiuni practice din experiența făcută. Ast-fel către sfârșitul lui April, mobilisarea corpurilor al 4-a, al 13 și al 14 de armată, destinate să formeze armata de rezervă, între Kiev și Galiția orientală, se făcu mult mai repede de cât a celor d'ântâi șească corpuri de armată; de asemenea, când după înfrângerile de la Plevna (8 și 18 Iuliu), imperatorul se hotărî să trimită în Bulgaria grenadirii și garda, operațiunea mobilisării corpurilor al 15, 16, 18 de armată și gardei imperiale se făcu cu toată regula și iuțeala cerută de grelele împrejurări în cari se găsea armata de operațiuni din Bulgaria.

Dacă de la mobilizare trecem la concentrare, găsim că și această operațiune s'a executat cu totul alt-fel de cum s'a executat clasică concentrare a armatei germane în campania din 1870-71.

Concentrarea celor 6 corpuri de armată (7, 8, 9, 10,

11 și 12) s'a făcut în 30 de zile, cu toate ca cea mai mare parte din trupele destinate pentru Basarabia începî concentrarea pe fruntaria română îndată după primirea ordinului de mobilizare, adică nemobilizată. Acest procedeu, care a fost atât de funest Franței în 1870, ar fi putut să aibă aceleași rezultate și pentru Rusia, dacă ostilitățile urmau imediat concentrării și dacă în loc de o putere încă neutră s'ar fi găsit pe malul drept al Prutului puterea și armata adversă. Putem zice că în mare parte mobilizarea și concentrarea armatei ruse merg de frunte în tot cursul lunii Noiembrie și Decembrie. Raportându-ne la campania franco-germană, unde concentrarea întregii armate de operațiuni germană, cu efectiv de mobilizare, s'a făcut numai în 11 zile, vedem că concentrarea armatei ruse s'a executat în nise condițiuni cu totul defavorabile. Pentru cauzele, cari au dat naștere acestor rezultate inferioare, cele mai însemnate sunt :

- 1° Lipsa de material mișcător ;
- 2° Insuficiența și neexperiența personalului însărcinat cu executarea planului de transporturi executat de statul maior rus ;
- 3° Starea defectuoasă a drumurilor de fier ruse, cari sunt cu o singură cale și nu posedă cai de garaj în număr suficient și de lungi. Din aceste cauze, nu numai că iușeala de transport nu a putut fi aceeași ca în celelalte țări, unde drumurile de fier își găsise o întrebuințare în războaiele trecute ; dar nici trenurile nu au putut fi formate din mai mult de 30 trăsuri, pe cât timp în Germania și Franța trenurile militare au fost compuse din 50 și chiar 60 trăsuri.

Așa dar, de o parte iușeala redusă și sporirea numărului trenurilor—care pentru un corp de armată cu efectiv redus s'a urcat la 130 — de alta parte numărul

reduc de trenuri—numai de 12—cari puteau circula în douăzeci și patru de ore, au contribuit în parte ca concentrarea trupelor să se facă așa de încet.

În fine, la aceste cauze principale, se poate adăuga și altele, precum reaua organizare a *stațiilor halte-de-cine*, care a făcut ca trupele transportate să sufere mari privațiuni și întâzieri în marș.

**Intrebuițarea Căilor ferate ruso-romane în timpul campaniei.**— În preajma declarării războiului, armata de operațiune rusa ocupă cantonamentele următoare:

Corpul al 7-a de armata la Tatar-Bunar și Akerman,

» » 8-a » » Tiraspol, Ungeni și Leușeni,

» » 9-a » » Birzula și Tiraspol,

Corpul » 10-a de armata pe Literalul mării,

» » 11-a » la Kubeit, Komrat, Gura Galbena, Bender și Gura Serățica,

» » 12-a » la Orgjew, Sculeni și Bielzi.

Marele Cartier era la Kișineu.

Dupa declararea războiului, care avu loc la 12/24 Aprilie, trupele ruse se puse în mișcare pentru a trece Prutul, cum însă căile ferate ruse nu erau legate cu linia română Pașcani-Barboși de cât prin singura joncțiune Pașcani-Iași-Ungheni-Kișineu și cum o singura cale nu putea servi la concentrarea unei întregi armate de pe linia Prutului pe Dunăre, comandamentul armatei ruse s'a vedut silit a execută transportul trupelor pe jos, urmând direcțiunile principale *Prut-Fălciu-Galați-Slobozia-București-Giurgiu-Dunărea* și *Prut-Iași-Focșani-Ploești-București-Giurgiu-Dunărea*, iar căile ferate și le reserva la început pentru transportul tunurilor de calibru mare, materialului de război, pontoanelor și flotilei demontabile, cari trebuiau aduse cât mai curând pe Dunăre.

Aceasta de a doua concentrare s'a făcut cu mai multa greutate și a ținut mai bine de 50 de zile, căci nu fu terminata de cât pe la sfârșit lui Mai. Causa a fost insuficiența căilor ferate și reaua stare a căilor ordinare de comunicațiune. Dacă armata rusa ar fi dispus încă de o cale ferata, care sa fi legat centrul pozițiunii de concentrare inițiala, Benderul cu Galații, concentrarea pe Dunăre s'ar fi făcut cu totul in alte condițiuni.

Cu toata critica aspra și nemeritata ce făcu comandantul suprem al armatei ruse căilor ferate române, nu e mai puțin adevèrat ca ele, și in special linia Iași-Galați, au fost de un ajutor netăgăduif pentru armata și de aceea Statul-maior, indata după trecerea Prutului, s'a și grăbit a pune lucrările de arta la adăpostul tentativelor inamicului, cum a fost podul de la Barboși, a cărui apărare fusese organizata de o companie de geniu româna in timpul ernei care a procedat declararea resboiului.

Mai in urma căile ferate române fura intrebuintate in unire cu cele ruse și la transportarea trupelor ruse pe noua baza de operațiuni. Ast-fel corpul al 14-a de armata fu transportat din circumscripțiunea Kievului, unde fusese format și concentrat, prin linia Kișineu-Iași-Galați, unde lăsa o diviziune, — Brâila și București pâna la stațiunea Vidra (pe linia București-Giurgiu). Mișcarea acestui corp a durat 20 de zile, de la 8 pâna la 28 Maiu (s. v.) Tot asemenea și corpul al 4-a de armata, care fusese concentrat in circumscripțiunea Vilnei și apoi adus in partea de jos a Dunării unde formă aripa stânga a armatei de operațiuni.

Spre sfârșitul lui Iunie, marile transporturi fură terminate și pentru moment rolul liniilor romane și ruse se mărgini la transporturile ordinare de persoane și material intre centrele de aprovizionare și ravitaliere

și baza de operațiuni a armatei. Inse dupe cele două infrângeri de la Plevna, căile ferate ruso-romane fură din nou chemate sa aduca însemnate servicii armatei și monarhiei ruse. Ast-fel corpul al 15-a de armata, deja mobilizat in Polonia, fú îndreptat spre Bucuresci la 22 Iuliu unde ajunse la 3 August. Dupe el, veni două divisiuni din garda imperiala, cari fură aduse din Petersburg și două divisiuni de grenadieri. Mișcarea gardei fú începută in 3 August (s. v.) și terminată la 3 Septembrie. Transportul grenadierilor se făcú in aceleași condițiuni și imediat dupa garda. Remarcám că dacă transportul gardei s'a făcut intr'o luna, această trebuie sa se atribue împrejurarii că transportul ei pe căile ferate române alternă cu transportul materialelor și subsistențelor armatei de operațiuni. De alt-fel toate aceste mișcări s'au făcut cu mare precisiune și fără nereguli cari sa merite a fi semnalate.

Daca ne raportăm la iuțeala de mers, găsim că garda imperiala a pus 30 de zile pentru a străbate mai bine de 2600 kilometri, adica a făcut câte 87 kilometri pe zi, întrebuintând zilnic 4 sau 5 trenuri. De și acest rezultat nu este tocmai la înălțimea celor dobândite in războaiele trecute, dupe care transportul nu ar fi trebuit sa dureze mai mult de 15 zile, totuși vedem că iuțeala de mers dobândita este cel puțin de cinci ori mai mare de cât dacă s'ar fi executat pe jos.

Cu ocaziunea acestor transporturi s'au adus acuzări grave de către generalismul armatei ruse căilor ferate. «Drumurile de fer române, zice marele duce Nicolae in raportul inaintat suveranului său, s'au arătat inca mai rău construite de cât m'ă așteptam. Ele erau lipsite mai cu seama de material și personal. Graba cu care lucrările de arte au fost făcute este una din prin-



cipalele motive a numeroaselor ruperi de poduri ce au avut loc in timpul transporturilor».

In altã notã oficialã, marele duce Nicolae pentru a declinã rãspunderea multor neregularitãți comise cu ocaziunea transporturilor de trupe și material pe cãile noastre ferate, acuzã autoritãțile romãne cã nu au luat nici o mèsurã pentru a asigura mersul trenurilor militare ; cã din lipsa dispozițiunilor convenabile au rezultat intãrzieri și accidente in proporțiuni considerabile ; cã reparațiunile au fost esecutate foarte incet și cã exploatarea a lãsat tot-d'a-una de dorit din cauza neobservãrii regulamentelor in vigoare.

Din aceste acuzãri, fãcend partea ce se cuvine comandamentului rus, care avea tot interesul a se descãrca de rãspunderea greșelelor comise, aruncãnd vina altora, rãmãne totuși o bunã parte și in sarcina cãilor noastre ferate, cari au lãsat in adevèr de dorit atãt la concentrarea trupelor și materialului rus pe țărmul stâng al Dunãrii, cãt și la transportarea trupelor de ajutor, dupã inceperea operațiunilor in Bulgaria.

Ne rãmãne puține de adãogat asupra intrebuintãrii cãilor ferate la operațiunile armatei romãne.

In preludiul rãsboiului, cu ocaziunea formãrii corpului de observațiune menit sã pãzeascã țărmul stâng al Dunãrii de la Vercierova pãna la Gruia și sã garanteze neutralitatea fluviului pe timpul campaniei Turco-Serbe (vara anului 1876) cãile ferate romãne nu au jucat nici un rol insemnat, cãci numai batalionul al 4-a de vãnãtori a fost transportat cu drumul de fer la T.-Severin.

Ordinul de mobilizare pentru campania care ne preocupã fiind dat la 1 Aprilie 1877 (s. v.), iar decretul de mobilizare la 6 Aprilie, mobilizarea celor patru divisiuni active a fost complet terminatã pãna la 9 A-

prilie, grație drumurilor de fer cari în mare parte fură întrebuințate de rezerviști pentru a se duce la corpurile lor.

La 9 April (s. v.) începe operațiunea concentrărilor strategice. Divisiunea a 2-a, de București, menita a constitui împreună cu Divisiunea 1-a corpul 1-iu de armata, ce era să se concentreze în Oltenia pe marginea Dunării, fiind pornite în aceste direcțiuni în ziua de 9 April, parte pe jos, parte cu drumul de fer (trupele de infanterie și de Geniu). Concentrarea acestei divisiuni între Segarcea și Radovan fu terminată la 20 April.

Concentrarea corpului 2-a de armata, compus din divisiunea a 3-a și a 4-a, fiind aproape terminată la 15 April și anume: divisiunea a 3-a fu concentrată între Oltenița și Giurgiu, iar divisiunea a 4-a parte în București, parte în direcțiunea Olteniței.

Concentrarea acestor două divisiuni din Moldova se făcu în mare parte cu drumul de fer, trupele având ordin de a se retrage spre București pe măsura ce trupele ruse, cari la 11 April trecuseră Prutul, vor înainta.

Pe la începutul lunii Mai, armata rusa terminându-și desfășurarea strategică pe Dunare de la Reni la Turnu-Magureli, corpul al 2-lea de armata primii ordin să se concentreze în Oltenia. Concentrarea trupelor acestui corp se făcu pe căile ordinare, afara de regimentul al 8-a de linie, companiile de Geniu și mici detașamente de trupe cari fură transportate pe calea ferată.

Dupa retragerea întregii armate în Oltenia și intrarea ei în acțiune în Bulgaria, întreaga rețea națională fu pusă la contribuțiune pentru ravitalierea armatei, transportul munițiilor și materialului necesar podului ce trebuia să se arunce pe Dunare.

**Intrebuițarea căilor ferate ruso-române la operațiunile de repatriare și evacuare.**—Pentru a termina ne rămâne a arăta ce rol a jucat căile ferate în operațiunile finale ale campaniei.

În această campanie sevărsita pe câmpiile pustiite ale Bulgariei, unde nici soldatul nici locuitorul *nu făceau cartier*, unde soldatul și oficerul nu știeau să aleaga între pericolul focului și suferințele repaosului, drumurile de fer au fost necontestat unul din auxiliarii cei mai temeinici ai serviciului sanitar, căci grație numai lor s'a putut transporta în Rusia și România de pe teatrul de operațiuni de la 16 Iunie și până la 31 Decembrie 1877, 7194 bolnavi și răniți dintre cari 4200 au fost transportați cu trenurile sanitare, cari mai la urma erau în număr de 24.

Cum se vede, rezultatele întrebuițării căilor ferate ca mijloc de evacuare, sunt destul de frumoase, nu trebuie însă să se uite că și cu această ocaziune s'au comis greșeli neertate din cauza lipsei unei organizări anterioare și a unui personal indestul de exprimat și ca consecințele funeste ale acestei stări de lucruri s'a făcut mult simțite după ecatombele de la Plevna și după capitularea mareșalului Osman-Pașa când, pe lângă alte neajunsuri, ce mai adăoga și insuficiența personalului trenurilor sanitare și chiar a trenurilor ordinare care începuse a fi secerat de tifus, acel grozav flagel ivit printre soldații ce se evacuau în Rusia și care erau atât pe aci să desorganizeze serviciul evacuării.

Între alte cazuri de tristă amintire, eata ce ne spune un martor ocular :

La  $\frac{10}{22}$  August 1877, trecu pe la Kursk un tren de evacuare format din 24 vagoane de marfa, care nu conținea mai puțin de 400 răniți. Jumătate din ei aveau răni grave. Aceste vagoane servise cu puțin mai înainte

la transportarea vitelor și nu fusese nici curățite nici desinfectate. Nu aveau ferestre, și cu toate acestea trebuiau să se țină ușile închise, din cauza că nenorociții răniți, apucați de friguri, nu aveau nici pături, nici saltele nici perine. Un singur medic se găsea în tren; dispozițiunea și natura vagoanelor nu-i permiteau să schimbe vagonul de cât la oprirea trenului. Trenul nu avea nici cel puțin o găleata cu cari soldații să fi putut aduce apa pentru a-și potoli setea care-i devora și nu li se dădea fertura de cât la două zile.

În astfel de condițiuni desastroase s'a executat cea mai mare parte din transporturile de evacuare. Aceasta stare de lucruri s'a datorit lipsei unui regulament asupra transporturilor de evacuare a bolnavilor și răniților, lipsei materialului de transport special sau rânduit în acest scop, lipsei organizării stațiunilor de halte-cine și în fine lipsei personalului sanitar.

Mai târziu, pentru a opri în loc acest rău neconținut crescând și a evita pericolul ce amenința, guvernul rus a luat măsuri energice de îndreptare; însă, după cum s'a vădit și la concentrare, a trebuit ca experiența sa-idească să servească ca lecție pentru a ajunge la o organizare mai regulată.

Transporturile răniților și bolnavilor români s'au executat în condițiuni mult mai regulate, atât din cauza scurtimei itinerariilor cât și din cauza concursului patriotic ce au dat serviciului de evacuare atât societatea română «Crucea Roșie» cât și diferitele societăți particulare din țară.

În fine drumurile de fier au fost întrebuintate pentru repatrierea trupelor române și ducerea rezerviștilor la căminurile lor. În aceasta din urmă operațiune, căile ferate române au avut să joace un rol însemnat căci numai prin ele s'au putut evita armatei greutatea unei

desconcentrări și trecere pe picior de pace prin etape ordinare, iar populațiunii țerei sarcinile cartiruirii și indestulării trupelor în marș.

**Liniile ferate construite de armata rusa în timpul campaniei.** — Insuficiența liniei Kișinau-Iași, care lega rețeaua rusa cu cea româna fusese de la începutul operațiunilor recunoscută. Această linie nu numai că nu putea satisface singure trebuințele armatei de operațiuni dar avea și un traseu prea mare. Pentru a suprima inconvenientele cari rezultau din lipsa unei a doua linii de joncțiune, Statul-major rus se decise a construi, chiar în timpul operațiunilor, linia Bender-Reni-Galați.

Îndată ce construcțiunea acestei linii fû hotărîta în principiu, directorul *secțiunii de drumuri de fer în campanie* fû însărcinat să studieze condițiunile în cari ea trebuia să se facă. Studiile fiind terminate, ea fû pusă în lucru la 27 Iulie și terminată la 27 Octombrie. Lungimea liniei a fost de 304 kilometri, iar lărgimea de 1<sup>m</sup>.44.

E demnă de remarcat înțeala cu care această linie a fost construită. De și materialul căii a trebuit căutat și adus din toate uzinele ruse și europene, de și transportul lui pîna la Bender s'a făcut cu calea ferată în același timp pe cînd se executau transporturile trupelor, fîra ca aceste să fi suferit cît de puțin, de și lucrători speciali și brațele de lucru lipseau cu totul, totuși lucrarea s'a executat mai repede și cu mai multă regulă de cît toate lucrurile analoage încercate de diferitele armate în cursul campaniilor trecute.

Acest rezultat, care a confirmat în mod neîndoios posibilitatea construcțiunilor de căi ferate chiar pe timpul operațiunilor, e datorit pe de o parte bunei și in-

teligenței conduceri a lucrului de către serviciul căilor ferate de campanie ; iar de alta parte sacrificiilor bănesci făcute de guvernul rus, caci fie-care kilometru de cale a costat 85000 ruble.

Linia Bender-Galați fu pusă în exploatare la 3 Noiembrie 1877 și funcționa fără întrerupere până la evacuarea țerei de către trupele imperiale.

O a doua linie construită de Ruși tot în campania aceasta fu linia Frățesci-Zimnicea, destinată să lege liniile ferate române cu podul aruncat de Ruși peste dunăre între Zimnicea și Șiștov. Scopul acestei linii a fost ca să evite trupelor și materiile lor de orice natură, destinate armatei de operațiune, marșurile prin etape ordinare de la Giurgiu la Șiștov, cari erau dificile din cauza relei stări a drumurilor ordinare.

Această linie, lungă de 90 kilometri, fu executată aproape în aceleași condițiuni ca precedentă, cu deosebire că transportul materialului de cale s'a făcut cu multă anevoință din cauza ingramadiri și desordinii provocate de transporturile ruse pe liniile române. Ea fu începută la 15 Septembrie și terminată la 3 Decembrie 1877 când și fu pusă în exploatare. Afară de puține întreruperi ea a funcționat până la 1 Septembrie 1878 și a adus servicii necontestate transporturilor de ravitaliare, de evacuare și de repatriare ale armatei ruse.

Din cele ce preced reiese în deajuns posibilitatea construirii căilor ferate în timp de războiu și utilitatea unor asemenea căi ; trebuie însă să nu se uite că înțelegerea ce se cere în conducerea lucrărilor exclude orice idee de economie și împune lucrărilor de artă și clădirilor de orice natură un caracter cu totul trecător.

**Iutrebuițarea căilor ferate turcesci.**—Prin natura și situațiunea lor geografică căile ferate turcesci nu au

fost chimate sa joace un rol insemnat in aceasta campanie. Totuși trebuie a se acorda o mențiune linielor Rusciuk-Varna și Salonic-Mitrovitza cari fura in stare sa transpoarte atât in faimosul patruleter cât și pe fruntaria serba numeroasele contingente asiatice pe cari flota le aducea pe marea Neagra și marea Egea.

Dupa căderea Plevnei, aceste doua linii dimpreuna cu cea de la Constantinopoli servira a aduce in sudul țerei sfărâmatorele armatei otomane și numeroșii emigrați, cari conta un refugiu in capitala imperiului otoman.







# TABLA DE MATERII

---

## PARTEA a I<sup>a</sup>

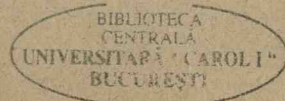
	Pagina
Rețeaua Română . . . . .	3
Rețeaua Rusească . . . . .	7
Rețeaua Turcească . . . . .	8

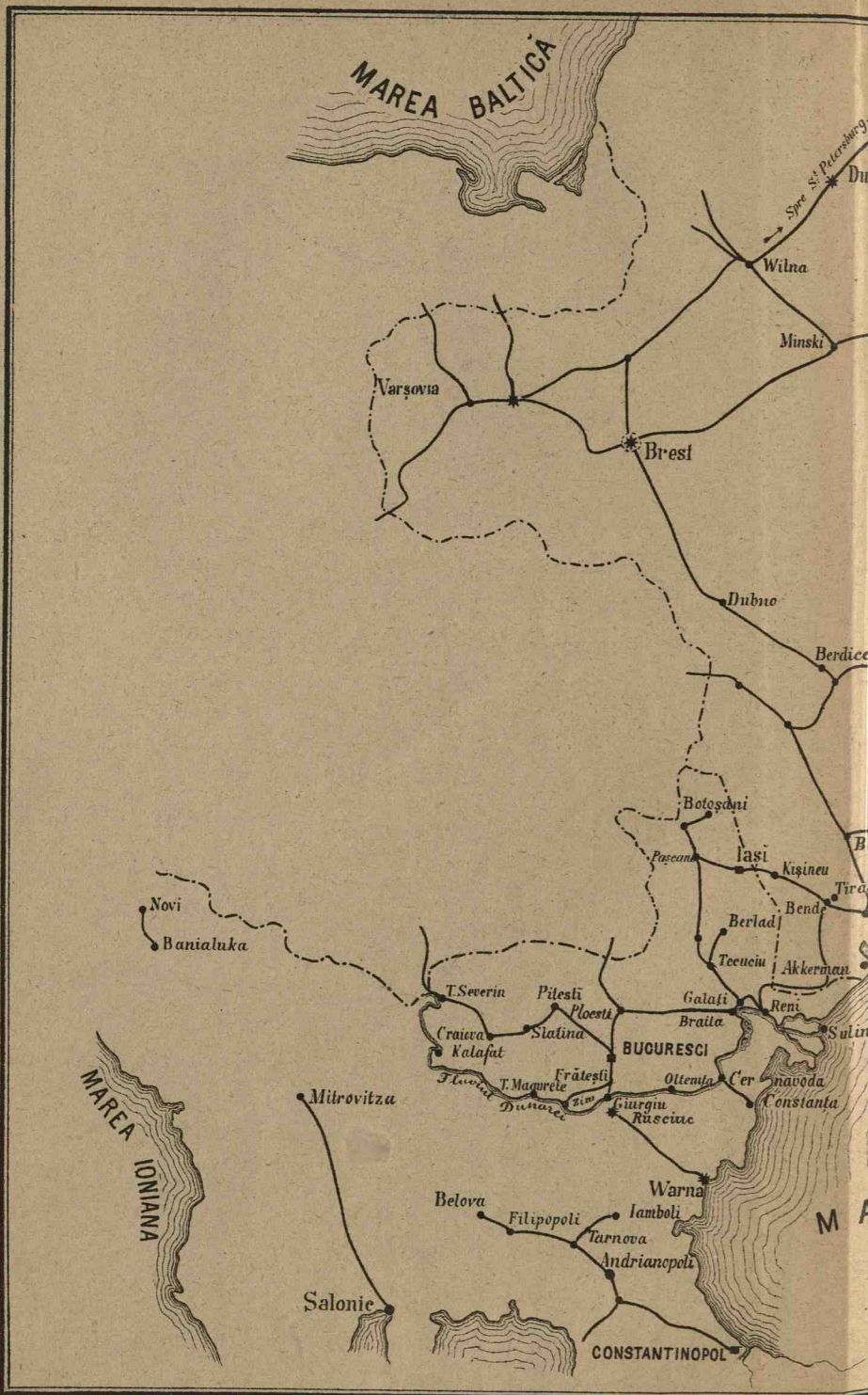
## PARTEA a II<sup>a</sup>

Mesurile luate în România pentru a asigura transporturile militare cu calea ferată . . . . .	9
Mesurile luate de guvernul Rusesc pentru a asigura transporturile militare atât în Rusia cât și în România. . . . .	11

## PARTEA a III<sup>a</sup>

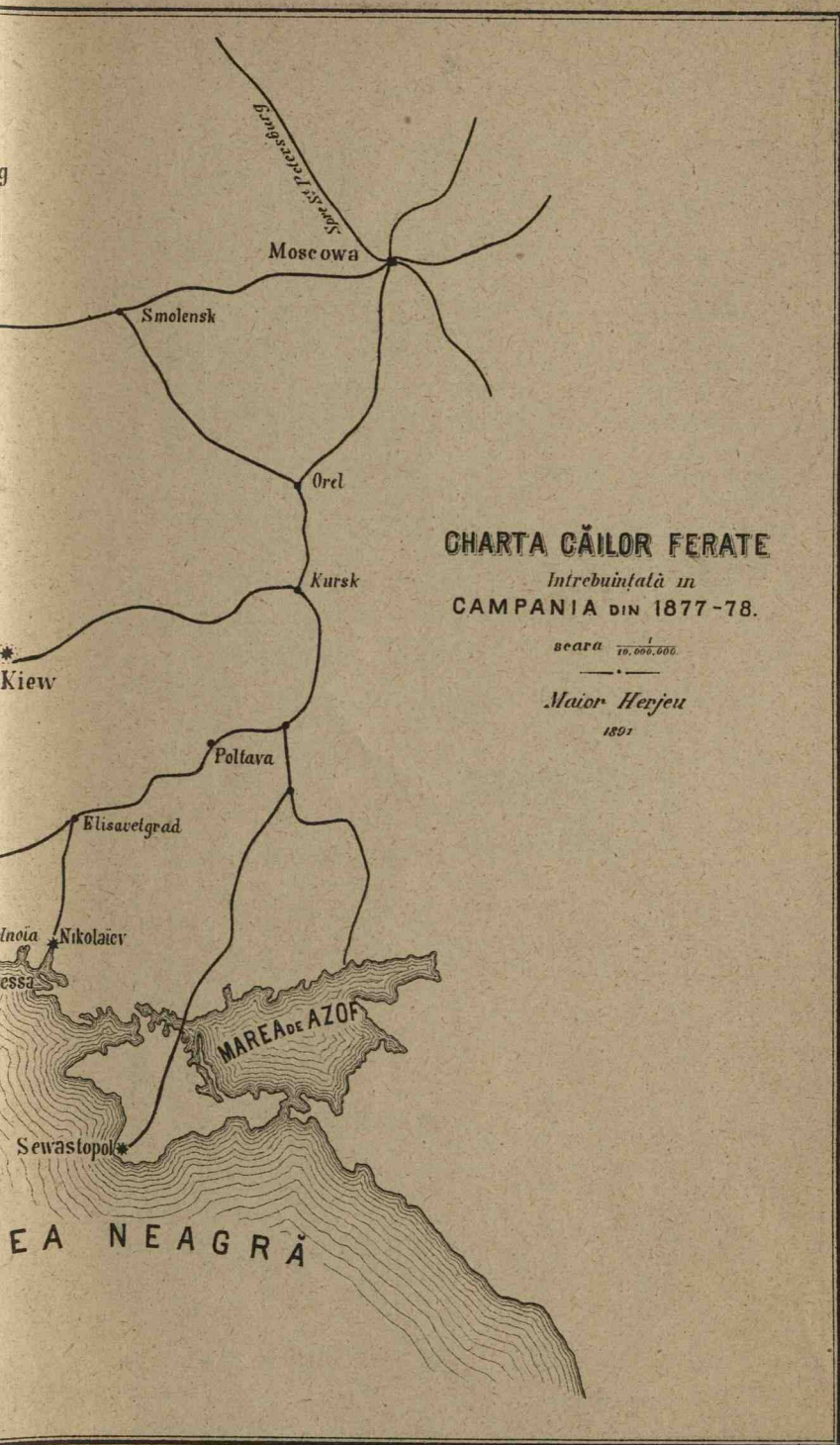
Intrebuințarea căilor ferate rusești la operațiunile de mobilizare și concentrare . . . . .	16
Intrebuințarea căilor ferate ruso-române în timpul campaniei . . . . .	20
Intrebuințarea căilor ferate ruso-române la operațiunile de reparație și evacuare . . . . .	25
Linile ferate construite de armata rusă în timpul campaniei . . . . .	27
Intrebuințarea căilor ferate turcești . . . . .	28





Litho. M.B. BAER. BUOURESCHI.

AMERICAN  
LIBRARY



BIBLIOTECA  
 CENTRALĂ  
 UNIVERSITĂȚII "CAROL I"  
 BUCUREȘTI

**VERIFICAT**  
 2017

VERIFICAT  
1987

## Membrii «CERCULUI PUBLICAȚIUNILOR MILITARE»

Colonel <b>Poenaru</b> , (brevetat de Stat-major), profesor.	Căpitan <b>St. Constantinescu - Brad</b> artilerie, (brevetat de Stat-major), profesor.
Locot.-col. <b>Crăniceanu</b> , geniu (brevetat de Stat-major), prof.	• <b>Poenaru D.</b> marina.
• • <b>Lupu Al.</b> , inf. (brevetat de Stat-major).	• <b>Prezan C.</b> , geniu, (brevetat de Stat-major), profesor.
• • <b>Pontbriant</b> , cavalerie.	• <b>Aronovici</b> , geniu, (brevetat de Stat-major), profesor.
• • <b>Medic Petrescu Gr.</b>	• <b>Rașcu</b> , geniu, (brevetat de Stat-major), f. profesor.
Sub intendent <b>C. Mineiu</b> .	• <b>Istrate</b> , geniu, (brevetat de Stat major), profesor.
• • <b>Manolescu</b> , profesor	Maior <b>L. Mavrocordat</b> , (brevetat de Stat-major), f. profesor.
Maior <b>Harjeu</b> , geniu, (brev. de Stat-major), profesor.	Căpitan <b>Văleanu G.</b> , geniu, (brevetat de Stat-major), profesor.
• <b>Stroescu</b> , artilerie.	• <b>Blaremburg</b> (oficer de rezervă), profesor.
• <b>Boerescu C. Z.</b> , infanterie.	<b>Botea</b> , cavalerie, profesor.
• <b>Corlătescu</b> , caval., profesor.	• <b>Vaitoianu</b> , geniu, profesor.
• <b>Zotu V.</b> , geniu, brevetat de Stat-major), f. profesor.	Locot. <b>Ghenea</b> , artilerie, profesor.
• <b>Iannescu</b> , geniu, (brevetat de Stat-major), profesor.	• <b>Râmnicianu</b> , artilerie, (brevetat de Stat-major), prof.
• <b>Mănescu C.</b> , marina.	
Căpitan <b>Gărdescu</b> , geniu, (brevetat de Stat-Major), profesor.	

### COMITETUL DIRIGINTE

MEMBRII: Medic de divizie <b>Dr. Gr. Petrescu.</b>	MEMBRII: Sub-intendent <b>Manolescu.</b>
Maior <b>C. Z. Boerescu.</b>	Căpit. <b>I. Gărdescu.</b>
„ <b>M. Stroescu.</b>	„ <b>St. Constantinescu</b>
„ <b>C. Corlătescu.</b>	„ <b>Istrate.</b>
„ <b>G. Iannescu.</b>	„ <b>Mavrocordat.</b>

PRESEDINTE: Locot.-colonel **Crăinicianu.**