

APORTUL JUDEȚULUI VÎLCEA LA CONSTITUIREA, DE CĂTRE ARMATA ROMÂNĂ, A PODULUI PESTE DUNĂRE ÎN TIMPUL OPERAȚIUNILOR MILITARE DIN 1877—1878

VERONICA TAMAȘ

Adunarea întregului potențial uman și material printr-un efort general al întregii țări, a făcut posibil să se pună pe picioare o armată capabilă să înfrunte și să învingă, în colaborare cu trupele ruse, un dușman mai pregătit și înarmat superior. Dragostea de independență națională a înlăturat toate neajunsurile, ducând pe culmile victoriei un popor care-și făcea triunfal intrarea alături de popoarele unei Europe moderne.

În baza convențiilor militare româno-ruse, operațiunile de luptă urmau să aibă loc la sudul Dunării, trupele române având la început obligația să apere fluviul de vreo invazie puternică inamică, cât și de incursiunile rapide ale unor subunități pentru pradă¹.

După mobilizarea armatei, în aprilie 1877, cele patru divizii românești și-au desfășurat efectivele pentru a acoperi întreaga linie a Dunării, de la Turnu Severin la Călărași, având misiunea de a proteja marșul trupelor rusești spre sud. În prima jumătate a lunii mai, armata română s-a concentrat de-a lungul Dunării, de la Turnu Severin la Izlaz, iar cea rusă de la vărsarea Oltului la Galați, ceea ce făcea imposibilă orice incursiune otomană în România, teritoriul țării fiind apărat pentru a nu deveni teatru de război².

Una din operațiunile militare de anvergură în timpul războiului din 1877—1878 a fost forțarea și trecerea Dunării, acel asalt necesar pentru mutarea cîmpului de luptă în Bulgaria.

Lemnul necesar trupelor române amplasate în Oltenia, a fost adus la începutul războiului în cea mai mare parte din comunele Ciîneni—Robești—Brezoi. La 23 mai 1877, Carol Novac încheia un deviz pentru 385 metri cubi de lemn fasonat, necesari pentru construirea podului peste Dunăre³. Tot de la acest antreprenor s-au rechiziționat un număr de 25 000 scînduri și 300 scînduri groase, care au fost pornite prin plutire, la 3 iulie, la Caracal.⁴ La 9 iulie 1877, primul ministru cerea prefectului printr-o telegramă să trimită 10 000 dușumele de brad pentru a fi duse cît mai curînd la Izlaz⁵. Tot în aceeași zi se cerea ca prefectul să se deplaseze la fața locului ca să facă apel la întreaga populație pentru pregătirea cîtorva mii de dușumele de 4,50 m⁶. În baza

ordinului prefectului din 18 iulie, în vederea tăierii și transportării a 620 grinzi de 9—10 metri fiecare, s-au rechiziționat 350 oameni pentru tăierea din pădurile moșnenilor din comunele Ciineni, Robești și Călinești și transportarea lor la Olt cu 180 de care cu câte 2 boi, pentru ca grinziile să fie cioplite și formate plute. Menționăm că s-au luat oameni din plaiul Lovișteea, jud. Vâlcea.⁷ Pentru transportul cantităților de cherestea pe râul Olt s-au folosit plutași atât din Vâlcea, cât și din localitățile Ciineni, Copăcenii, Greblești, Jiblea, Olanu, Ostroveni, Păușa și Racovița din județul Argeș, precum și din Căzănești, Cîmpu Mare, Dumitrești, Drăgotești, Galicea, Valea Arsă și Vulturești din județul Olt⁸.

În urma situației grele de pe front, armata română a fost solicitată să intervină urgent pe cîmpul de luptă. Era necesară trecerea trupelor în Bulgaria. Colonelul E. Arion împreună cu locotenent colonelul Berindei au fost însărcinați să găsească punctul cel mai eficient pentru construirea podului⁹. La alegerea locului pentru stabilirea podului trebuia să se aibă în vedere considerații strategice, tactice și tehnice cele mai favorabile. Acești ofițeri au indicat pentru construirea podului român peste Dunăre, punctul Silistioara—Măgura la 2 km est de Corabia. Statul major român a aprobat această alegere. Ca condițiuni tactice, locul ales le îndeplinea cu prisosință. În această parte Dunărea prezintă o mică concavitate, care permite încrucișarea focurilor de pe malul drept și chiar aici malul stîng domină pe cel opus¹⁰. Rîul este despărțit în trei brațe de o insulă către țărmul român și un banc de nisip către cel bulgar. Adîncimea medie a apelor era la acea epocă de 15 m, descrescînd spre maluri¹¹. Satul Măgura, unde trebuia să se facă podul, aflîndu-se așezat pe o mică ridicătură a terenului, favoriza facearea de întăriri împrejurul capului podului, spre a se proteja astfel trecerea trupelor. Cu toate că pe malul drept cîmpia era acoperită pe alocuri cu mlaștini, aceasta nu împiedica ca cu puține lucrări să se stabilească comunicații ușoare¹².

Materialul necesar construirii podului peste Dunăre, adunat la Craiova, (pontoane, ancore, accesorii), s-a strîns cu mare anevoință. O operațiune dintre cele mai grele de executat era transportarea acestui material pînă la Silistioara, fie pe apa Jiului, fie pe cea a Oltului. Din cauza îngreunării drumului de fier nu s-a putut întrebuița râul Olt, hotărîndu-se ca tot materialul mărunț să se transporte prin plutire pe Jiu pînă în dreptul Silistioarei, iar restul de material cuprinzînd: urși, căluși, podini, ancore, etc., să se ducă cu carele prin Caracal. Aducerea materialului nu a fost ușoară, mai ales din cauza timpului nefavorabil — ploile mari ce cădeau din abundență — a desfundării drumurilor și șoselelor deteriorate de atîta circulație și transporturi militare. Din cauza nivelului scăzut al apelor Jiului, coloanele de pontoane s-au înnămolit pe la cotituri, unde apa avea o adîncime de cîțiva cm. Pontoanele trebuiau descărcate și tirite cu brațele mai mulți km pe un fund de pietriși. A fost necesară multă muncă și energie din partea pontonierilor și a unei companii de geniu ca să le transporte cu bine la Corabia.

Tot asemenea, pentru aducerea materialului pe uscat pe la jumătatea drumului la Dăbuleni, țărmul fiind foarte nisipos și o ploaie toren-

țială făcându-l impracticabil, mai toate carele țărănești s-au sfărâmat sub povara lor. S-a apelat la hakeurile pontonierilor și după o muncă intensă de cinci zile s-a trecut și de acest obstacol. Cu toate marile greutăți și întârzieri neprevăzute, la 10/22 august se aflau la Corabia, dar construcția podului nu se deschisese încă. Datorită bărbăției și devotamentului depus de serviciul de pontonieri și detașamentele de geniu, toate piedicile legate de transportul materialului pentru construirea podului de la Craiova la Corabia au fost învinse¹³.

La divizia de rezervă se stabilește un detașament la Bechet spre a observa Rahova și spre a sprijini trecerea înaintea acestei cetăți a șalupei Bucur, care trebuia să vină din Jiu pe Dunăre și să meargă la Corabia spre a coopera la așezarea podului¹⁴.

La 11/23 august se hotărîse ca trecerea armatei române să se facă pe la Silistioara.

La 12 august căpitanul Valter Mărăcineanu a primit însărcinarea ca batalionul său împreună cu un escadron de cavalerie și o baterie de artilerie să constituie avangarda brigăzii, avînd misiunea ca trecînd Dunărea pe porțițe și pe pontoane, să asigure protecția viitorului pod. Imbarcarea a început la orele 21. Companiile din acest batalion au coborît una după alta malul Dunării. Pe plajă erau trase pontoanele. Alături de pontoane se aflau și porțițele destinate trecerii escadronului de cavalerie și cele două trese ale bateriei de artilerie. Pontonierii și marinarii români erau gata să înceapă trecerea detașamentului peste fluviu¹⁵. În tăcerea nopții, soldații au început să se îmbrace. Cînd totul a fost pregătit, pe apa fluviului au început să apară unul după altul puncte care se desprindeau de la țărm. Pontonierii lopătau cu putere în amonte ca apoi dîndu-și drumul pe cursul apei să iasă exact la locul ales pentru debarcare. Dîbaci în conducerea ambarcațiunilor, pontonierii și marinarii au sosit exact la locul fixat în dreptul satului Măgura de pe teritoriul bulgăresc. Divizia Mărăcineanu s-a îndreptat spre satul Ghigheu și luînd toate măsurile de siguranță, spre riul Isker, unde au găsit un vad de trecere¹⁶.

În ziua de 14/26 august trupele de geniu au și stabilit un pod pe Isker pentru a înlesni trecerea trupelor însărcinate cu cercetarea terenului spre Rahova. Pontonierii ajutați de lucrătorii arsenalului din București lucrau la încheierea podului, trupe de infanterie lucrau la tăierea malului și construirea a două șosele care coborau la pod, pe care aveau să treacă trenurile regimentale și echipajele, precum și unitățile militare; o altă unitate avea sarcina construirii șoselei și podiștilor pînă la malul apei, o altă companie de geniu construia podul pe piloți, care trebuia să unească malul stîng al apei cu prima insulă și un ultim detașament era însărcinat cu facerea unui drum pe fasine în insulă.¹⁷

La aceste lucrări participă și geniuul și artileria și aceasta construia în insulă două baterii dotate cu 12 tunuri, pentru apărarea podului¹⁸. Compania de pontonieri a fost întrebuințată cu întărirea corpului mort — locul unde se leagă capul podului de mal — și cu așezarea pontoanelor la locul lor.

Dunărea în acest punct curgea pe un fund de aluviune foarte favorabil pentru prinderea ancorelor, iar iuțeala curentului apei, deși repede

către talveg, însă ea nu influențează pe o mare lungime cursul și nu era de natură torențială.

Rîul era însă despărțit în trei brațe, printr-o insulă către țărmul românesc și un banc de nisip către cel bulgar. Adîncimea medie a apei era de 15 m, descrescînd simțitor spre maluri. Lățimea totală a rîului era de 1 240 metri, mai mult decît permitea materialul de pod adunat, însă o insulă apropiată de țărmul român și un banc de nisip aflat chiar în mijlocul brațului cel mare, făcea ca trecerea rîului să se poată realiza cu materialele aduse¹⁹.

Flotila și-a dat concursul cu șalupele Bucur și Rîndunica — aceasta sosită din josul Dunării — pentru remorcarea și punerea pontoanelor. Un baraj de torpile, stabilit în sus de Corabia proteja podul contra monitoarelor și navelor turcești dinspre Rahova și Dunărea Superioară²⁰.

Pentru construirea rapidă a acestui pod s-au afectat mai multe detașamente din Regimentul al VI-lea de dorobanți, care au lucrat sub comanda ofițerilor de geniu. În ziua de 14 august începe construcția podului. Cele două șalupe remorcau pontoane și le duceau la locul indicat; artileriștii încheiau călușii care trebuiau să prelungească podul pe bancul de nisip în mijlocul Dunării. Podul se construia repede și nu a fost scutit de unele incidente ca în cazul șalupei Bucur, care remorcînd două pontoane a fost aruncată datorită curentului apei, asupra porțiunii de pod deja construit. Elicea șalupei s-a încurcat de frînghiile pontoanelor deja stabilite, a rupt parte dintr-însele și pe cînd căuta a se descurca, pontoanele au fost aruncate în lungul lor chiar asupra părții de pod, unde frînghiile fuseseră tăiate de elice și care nu țineau decît prin legătură cu celelalte. Coliziunea a fost așa de mare încît s-au sfărîmat 3 pontoane, construcția avînd și alte avarii²¹.

Al doilea accident a fost o furtună puternică care a bătut o noapte întreagă asupra podului, cînd nu era încă legat de malul bulgăresc. Podul a rezistat foarte bine, unele lucrări de întărire ce se executaseră sub corpul mort, au trebuit să fie reluate, deoarece pămîntul fiind nisipos și intensitatea vîntului puternică, totul a fost luat de talazuri. Aceste stricăciuni au fost repede reparate.

În seara zile de 19/31 august impresionantul pod a fost terminat. Numărul total al pontoanelor era de 120, spațiul acoperit de ele cuprindea 800 m, iar întinderea totală de poduri, podețe, drumuri în construcție, măsura peste trei km.²²

A doua zi, la 20/august/1 septembrie, generalul Cernat a dat citire ordinului de trecere a Dunării, luînd ca linie de observație valea Isker-ului. Apariția primelor detașamente pe malul drept al Dunării a fost salutată frățește și cu bucurie de populația bulgară și română²³.

Ca o caracteristică generală este faptul că nu s-a încercat de către comandamentul otoman nici o operațiune serioasă pentru împiedicarea construirii acestui pod peste Dunăre.

Cu multă energie, devotament și dragoste de patrie, înfruntînd obstacole grele, unitățile militare specializate, alături de dorobanții și țărani cărăuși au reușit să ridice podul pe care armata română a mers spre una din cele mai răsunătoare victorii din istoria țării, care a dus la independența națională.

¹ *La guerre d'Orient en 1877—1878*, Paris, vol. I, 1879, p. 178.

² N. Adăniloaei, *Cucerirea independenței de stat a României 1877—1878*, București, 1973, p. 66.

³ Arhivele Statului Vilcea, fond Prefectura jud. Vilcea, dos. 125/1877, f. 4.

⁴ *Ibidem*, f. 11.

⁵ *Ibidem*, f. 40.

⁶ *Ibidem*, f. 31.

⁷ *Ibidem*, f. 56.

⁸ *Ibidem*, f. 102.

⁹ Văcărescu T.C., *Luptele românilor în războiul din 1877—1878*, p. 228.

¹⁰ *Istoricul războiului din 1877—1878, Participarea României la acest război*, Lucrare făcută de mai mulți ofițeri. București, 1877, p. 296.

¹¹ Văcărescu T.C., *op. cit.*, p. 230.

¹² *Ist. răzb., op. cit.*, p. 299.

¹³ Văcărescu T.C., *op. cit.*, p. 229.

¹⁴ *Ibidem*, p. 225.

¹⁵ Mocanu Vasile I. maior, *Căpitan Nicolae Valter Mărăcineanu*, Ed. Militară, 1965, p. 31.

¹⁶ *Ibidem*, p. 35.

¹⁷ *Ist. răzb. op. cit.*, p. 321.

¹⁸ Văcărescu T.C., *op. cit.*, p. 231.

¹⁹ *Ibidem*, p. 230.

²⁰ *Ibidem*, p. 231.

²¹ *Ist. răzb., op. cit.*, p. 325.

²² Văcărescu T.C., *op. cit.*, p. 231.

²³ *Ibidem*, p. 224.