

## CONTRIBUȚIA CEFERIȘTILOR LA RĂZBOIUL DE INDEPENDENȚĂ

DUMITRU P. IONESCU

Războiul franco-prusac din anul 1870 demonstrase utilitatea căilor ferate pentru ducerea unui război modern. După 1870, căile ferate au făcut parte integrantă din utilajul militar al statelor, iar puterea lor militară se aprecia nu numai după efectivele ce le puteau mobiliza, ci și după rețeaua feroviară care le permitea să concentreze mari forțe, într-un timp scurt.

La începutul anului 1877, Rusia poseda 3.095 locomotive, 4.867 vagoane-călători, 61.241 vagoane-marfă și avea mai mult de 20.000 km.c.f în exploatare și peste 3.000 km în construcție, adică aproape cît Germania și Franța la un loc. În raport cu imensitatea imperiului țarist, această cifră reprezenta foarte puțin, adică 0,41 c.f. la 1.000 km<sup>2</sup> și 276 km la un milion de locuitori. Unind marile centre industriale și garnizoanele militare, rețeaua feroviară satisfăcea însă interesele și politica Rusiei.

Imperiul țarist avea în sud patru puncte feroviare terminus : trei la Marea Neagră (Odesa, Nikolaef, Sevastopol) și unul în Caucaz (Vladicaucaz). Acest lucru făcea imposibilă concentrarea efectivelor militare în sudul țării, mai ales că nu putea folosi porturile Mării Negre pentru îmbarcarea combatanților, deoarece flota rusă era inferioară celei turcești. Cum frontul din Asia era secundar, Rusia nu avea decît o singură direcție de atac spre teatrul de operațiuni cu Turcia, adică prin România în Peninsula Balcanică. În acest scop, armata rusă nu putea folosi decît calea ferată Odesa-Rasdelnaia-Chișinău. Din această cauză, guvernul rus a făcut presiuni diplomatice asupra României pentru construirea liniei Iași-Ungheni = 22 km., în anii 1872—1874 și a realizat în perioada 1872—1876 calea ferată Chișinău-Ungheni. Astfel, la 7 martie 1876<sup>1</sup> s-a deschis secțiunea Iași-Chișinău. Datorită grabei în execuție, terasamentul acestei secțiuni era foarte slab, mai ales primăvara cînd ploile erau abundente. A apărut și o dificultate : Prutul nu era atunci traversat de un pod de fier. Prin înțelegerea de la Livadia dintre cele două guverne, în toamna anului 1876 s-au început lucrările pentru pod și la 9 aprilie 1877<sup>2</sup> s-a făcut inaugurarea și s-a realizat joncțiunea celor două rețele feroviare. Liniile românești Ungheni-Iași-Pășcani-Brăila-Buzău-București-Giurgiu aveau forma literei Z răsturnată. A apărut altă

<sup>1</sup> Nicolae I. Petculescu, *Căi de comunicații și transporturi pe uscat, pe apă și prin aer*. București-Sud, Imprimeria Căilor Ferate Române, 1935, p. 121.

<sup>2</sup> C. Martner, *Emploi des chemins de fer pendant la guerre d'Orient 1876—1878*, Paris, Imprimerie Laloux. fils et Guillot, 1878, p. 11.

dificultate : ecartamentul (distanța dintre osii). Țarismul construisese rețeaua feroviară cu ecartamentul 1,524 m., astfel că vagoanele românești care aveau ecartamentul 1,435 m nu puteau circula în Rusia, dar nici vagoanele rusești nu puteau circula în România.

Războiul de independență a surprins România nu suficient de înzestrată cu căi ferate. La începutul anului 1877, România posedea 110 locomotive, 382 vagoane-călători, 1988 vagoane-marfă<sup>3</sup> și avea o rețea feroviară de 1 228,541 km<sup>4</sup> din care calea ferată București-Giurgiu și linia Iași-Ungheni, adică 91,240 km ce reprezentau 7,42% în proprietatea statului, iar restul de 1 137,301 km, respectiv 92,5% aparținea la două societăți străine : una germană, Societatea Acțiunilor și alta austro-ungară, Societatea Lemberg-Cernăuți-Iași. Rețeaua feroviară română era împărțită în patru secțiuni, fiecare secțiune avînd administrație proprie, sistem de exploatare și de semnalizare diferit. S-au ivit mari dificultăți în timpul războiului de independență, deoarece fiecare secțiune era exploatată cu personal propriu care nu cunoștea traseul celorlalte secțiuni și semnalele lor. Datorită acestor particularități, rețeaua românească nu a putut satisface integral necesitățile celor două armate aliate. Din cauza lipsei de soliditate a lucrărilor de artă, în special a podurilor, transporturile feroviare erau întrerupte săptămîni întregi și înlocuite cu transporturile pe șosele. În România exista un regulament, decretat la 21 august 1873<sup>5</sup>, care reglementa transporturile militare pe calea ferată, în timp de pace. Nu exista însă nici o lege și nici un regulament care să îndreptățească autoritățile militare să preia liniile ferate, în caz de război.

Pentru a face să dispară deficitul cu care se solda bugetul anului 1877 votat de Adunarea Deputaților, guvernul liberal de sub conducerea lui Ion C. Brătianu a făcut o serie de economii pe seama funcționarilor inferiori din transporturi și a creat noi dări. Una din aceste dări a fost scumpirea biletelor de cale ferată cu 15%. De exemplu : un bilet de cls. III București-Craiova care costa 15 lei a ajuns la 17,25 lei. Guvernul liberal a prezentat în Cameră la 28 februarie 1877<sup>6</sup>, proiectul de lege privind sporirea tarifului feroviar, exceptîndu-se linia Iași-Ungheni datorită circulației restrînse. Proiectul a fost criticat de G. Vernescu<sup>7</sup> care și-a exprimat îngrijorarea că această scumpire va micșora circulația pe căile ferate și va apăsa țărănimea, cea mai numeroasă clasă socială. Cu toate criticile făcute, proiectul s-a adoptat cu 62 voturi, 2 abțineri și un vot împotriva<sup>8</sup>. La 8 martie, proiectul a fost adoptat și de Senat cu 37 voturi și 2 voturi contra<sup>9</sup>.

Cînd războiul a devenit iminent, generalul rus M. Catalay a venit la București la 21 martie 1877<sup>10</sup> și, fără să aducă la cunoștința guver-

<sup>3</sup> *Ceferiada 1869—1939*. București, Imprimeria C.F.R., 1939, p. 17.

<sup>4</sup> *Dare de seamă statistică asupra exploatărei căilor ferate române, docurilor și Serviciului Maritim Român pe exercițiul bugetar 1905/1906*. București, Inst. de Arte Grafice Carol Göbl, Sr. I. St. Rasidescu, 1907, p. 7.

<sup>5</sup> „*Monitorul Oficial*“, no. 191, mercuri 5/17 septembrie 1873, pag. 1093, col. I.

<sup>6</sup> *Ibidem*, no. 51, sîmbătă 5/17 martie 1877, pag. 1683, col. I.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 1688, col. I.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 1689, col. I.

<sup>9</sup> *Ibidem*, no. 57, sîmbătă 12/24 martie 1877, p. 1826, col. I.

<sup>10</sup> *Memoriile regelui Carol I al României*. București. Tipografia ziarului Universul, 1909, vol. IX, p. 40.

nului român, a tratat cu cele două societăți străine problema transportului armatei țariste. Cu această ocazie, generalul Catalay a observat necesitatea militară a unei linii ferate Buzău-Mărășești, care ar fi scurtat distanța ce o avea de străbătut armata rusă. Guvernul țarist a înțeles la timp această importanță și de aceea a inclus-o în Convenția din 4/16 aprilie 1877 <sup>11</sup>.

Conform articolului III din această Convenție s-a elaborat și „Convențiunea specială relativă la modul de trecere a trupelor imperiale ruse“ care prin articolul I stabilea că „Guvernul român acordă armatei ruse uzul căilor ferate, comunicațiunilor fluviale, drumurilor, poștelor și telegrafelor României“ <sup>12</sup>.

Deși se zbătea într-o criză financiară și făcuse o serie de economii, guvernul român a manifestat bunăvoința față de armata rusă, obligându-se — conform articolului VI — „a priori pentru o reducere de patruzeci la sută asupra tarifelor ordinare...“ <sup>13</sup>.

Trenurile militare ruse — prevedea articolul VII — „vor avea prioritate asupra tuturor celorlalte trenuri, exceptându-se trenul-poștă și fără prejudiciu pentru transporturile trupelor române“ <sup>14</sup>. Datorită transportului armatei ruse, trenurile de marfă au circulat în toată perioada războiului numai câte două pe săptămână, ceea ce a dus la stagnarea comerțului românesc și la sporirea divergențelor cu societățile străine; grâul a două recolte stătea în gări și putrezea.

„Spre asigurarea transportului celui mai grabnic și celui mai regulat“ — preciza articolul IX — „se va institui, sub direcțiunea ministrului lucrărilor publice, un consiliu centrale, compus din delegații diferitelor companii, care posedă părți din rețeaua română“ <sup>15</sup>. Legătura dintre acest consiliu și armata țaristă o făcea un comisar numit „Șeful comunicațiilor ruse“.

Articolul X hotăra că „Direcțiunea superioară și privegherea transporturilor armatei imperiale vor aparține șefului comunicațiilor militare ale acestei armate“ <sup>16</sup>.

Guvernul român a acceptat ca personalul căilor ferate să fie subordonat aproape total șefului comunicațiilor ruse. Conform articolului XII, acesta avea dreptul de „...a cere de la ministrul lucrărilor publice depărțarea impiegăților și agenților subalterni a căror rea voință ar putea da temeri de primejdii“ <sup>17</sup>.

Dacă era imperios necesar, guvernul român permitea armatei ruse „construirea pe teritoriul român a unui nou tronson sau ambrășament de cale ferată“ <sup>18</sup> obligându-se să înlesnească asemenea lucrări, preciza articolul XIII.

Ca și Convenția din 4/16 aprilie, „Convențiunea specială“ a fost adoptată de Adunarea Deputaților în ședința din 16/28 aprilie 1877 cu o

<sup>11</sup> „Monitorul Oficial“, no. 90, joi 21 aprilie/13 maiu 1877, p. 2645, col. III.

<sup>12</sup> *Ibidem*, no. 91, vineri 22 aprilie/4 maiu 1877, p. 2672, col. II.

<sup>13</sup> *Ibidem*, col. III.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 2673, col. I.

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

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> *Ibidem*, col. II.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

majoritate de 79 voturi, contra 25<sup>19</sup> și de Senat, a doua zi, 17/29 aprilie cu 41 voturi, contra 10<sup>20</sup>.

Textul celor două convențiuni a fost înaintat companiilor străine. Printr-un lung memoriu înaintat Ministerului Lucrărilor Publice la 2/14 mai 1877, Societatea Acționarilor a protestat contra convenției speciale care îi leza privilegiile „consacrate prin concesiune”<sup>21</sup>. Atrăgând atenția că „dreptul de control și supraveghere pe care îl are statul este îngrădit de contractul concesiunii”, compania a declarat guvernului român că „nu trebuie să uite că rețeaua noastră de cale ferată aparține în deplină proprietate unei Societăți anonime de acționari, în cea mai mare parte străini”, că măsurile adoptate erau ilegale fiindcă nu au fost prevăzute în actul de concesiune, că hotărîrea ca armata rusă să beneficieze de o reducere de 40% din tariful de transport, fără aprobarea direcțiunii, era o violare a articolului XXII al. 2 din Convenția încheiată la 2 februarie 1872<sup>22</sup>.

Protestul a fost analizat de guvern și de șeful comunicațiilor ruse care s-au străduit și au ajuns la un „modus vivendi” cu societățile străine<sup>23</sup>.

Țarul a declarat război Turciei la 12/24 aprilie 1877 și imediat corpurile de armată 4, 8, 11, 13, 14 și 15 au fost puse în mișcare. Corpurile 4, 14 și 15 au fost transportate pe calea ferată. Stăpîni absoluți ai Dunării în acea vreme, turcii ar fi putut cu tunurile și monitoarele lor să distrugă podul de peste Siret de la Barboși care avea o lungime de 246 metri. Malurile Siretului erau atunci inundate pe o distanță de 21 km. Dacă turcii ar fi înțeles importanța căilor ferate pentru transportul trupelor rusești, puteau să distrugă această operă de artă lucrările de reparații ar fi durat circa trei luni și astfel campania putea fi compromisă.

Întrucît, armata țaristă a trecut Prutul la 12/24 aprilie 1877, deci înainte de votarea convenției româno-rusă de către corpurile noastre legiuitoare, guvernul liberal a numit delegați pe lîngă comandamentul rus : comisar general Alexandru Plagino<sup>24</sup>, comisari pe N. Rosetti-Bălănescu, Gr. Arghiropolu<sup>25</sup>, George Mîrzescu și Constantin Cornescu, director al cancelariei comisarului general român George M. Ghica<sup>26</sup>. De asemenea, a numit pe Grigorie Bilciurescu<sup>27</sup> „comisar regional român pe lîngă comandamentul trupelor ruse cantonate la Zimnicea”. Directorii celor patru administrații feroviare, inginerii Edmund Beller, N. Brînză, N. Zahariad și I. Lupulescu au fost obligați să sprijine deplasarea unităților rusești spre Dunăre<sup>28</sup>.

Decretată la 6/18 aprilie 1877, mobilizarea celor patru divizii active românești a fost efectuată în trei zile, grație căilor ferate. Diviziile 3 și 4 au fost aduse din Moldova în zona București-Olteneța-Giurgiu în cea mai

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 2675, col. I.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> Arh. Min. Transporturi, doc. 1/1877, f. 1.

<sup>22</sup> „Monitorul Oficial”, no. 27, sâmbătă 5/17 februarie 1872, p. 136, col. I.

<sup>23</sup> Arh. Stat. Buc., fond. Min. Luc. Publ., dos. 18/1877, f. 90, 100.

<sup>24</sup> „Monitorul Oficial”, no. 96, joi 28 aprilie/10 maiu, 1877, p. 2807, col. I.

<sup>25</sup> *Ibidem*, no. 101, mercuri 4/16 maiu 1877, p. 2967, col. III.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 2968, col. I.

<sup>27</sup> *Ibidem*, no. 167, marți 26 iulie/7 august 1877, p. 4684, col. I.

<sup>28</sup> Arh. Stat. Buc., fond. Min. Luc. Publ., dos. 17/1877, f. 24.

mare parte cu trenul, iar unitățile de infanterie și geniu din diviziile 1 și 2 s-au concentrat rapid în Oltenia, tot cu ajutorul căilor ferate. După transportul armatei ruse la Dunăre și concentrarea armatei române în Oltenia, rețeaua feroviară a fost folosită pentru aducerea munițiilor și a materialelor necesare construirii podului de peste Dunăre, între Zimnicea și Șiștov.

Cînd s-a declanșat războiul, guvernul român a alcătuit o lege asupra rechizițiilor militare la 8/20 aprilie 1877<sup>29</sup>, care a fixat condițiile ce îndreptăteau autoritățile militare să rechiziționeze o parte sau întreaga rețea de căi ferate. Pentru aplicarea legii s-a elaborat un regulament asupra rechizițiilor militare care, după trei luni, a fost găsit defectuos și înlocuit cu altul, la 3/15 iulie 1877<sup>30</sup>.

Țarul Alexandru II a numit pe generalul M. Catalay șef al comunicațiilor militare ruse<sup>31</sup>, iar în fiecare gară principală cite un ofițer, comandant de stație.

Necesitățile de transport ale armatelor rusești au dus la dublarea orelor de lucru pentru personalul feroviar, iar în unele luni s-a muncit fără întrerupere. Salariile erau foarte mici : un acar primea 80 lei, iar un cantonier 60 lei<sup>32</sup>, ceea ce le permitea doar să-și țină zilele. Criza financiară a statului nu a permis nici angajări și nici sporirea salariului. În mai 1877, directorul liniei ferate Iași-Ungheni a raportat Ministerului Lucrărilor Publice : „Cu ce drept pot să pretind unui impiegat, mai ales acum, cînd face serviciu de zi și de noapte, zel și activitate, cînd el nu are cu ce se hrăni ?”<sup>33</sup>.

Lucrătorii din stația Turnu Severîn<sup>34</sup> și salariații căii ferate Bucu-rești-Giurgiu<sup>35</sup>, precum și cei aparținînd Circumscripției a III-a feroviară<sup>36</sup> au făcut donații pentru susținerea războiului de independență.

Aportul căilor ferate la războiul de independență a fost deosebit și din punct de vedere financiar : numai în perioada 12 aprilie-2 iunie 1877, statul român a cheltuit 7.000.000 franci<sup>37</sup>, pentru transportul unităților și materialelor de război. Ca să facă față acestor mari cheltuieli guvernul liberal a suspendat lucrările de construcție a liniei ferate Ploiești-Predeal<sup>38</sup> și a respins oferta Gobart privind concesionarea construirii liniei Buzău-Mărășești<sup>39</sup>.

Și societatea Lemberg-Cernăuți-Iași a avut o atitudine abuzivă, sporind greutățile statului român. Pentru locomotivele și vagoanele ei, care circulau pe linia statului Iași-Ungheni<sup>40</sup>, a pretins o plată suplimentară, pe baza unei convenții. Guvernul român a fost silit să accepte convenția încheiată de inginerul Schrack, delegatul societății, și de inginerul N. A.

<sup>29</sup> „Monitorul Oficial”, no. 78, vineri 8/20 aprilie 1877, p. 2359, col. III.

<sup>30</sup> *Ibidem*, no. 149, duminică, 3/15 iulie 1877, p. 4223, col. I.

<sup>31</sup> Arh. Stat. Buc., fond. Min. Luc. Publ., dos. 29/1877, f. 16.

<sup>32</sup> *Ibidem*, dos. 14/1877, f. 18 și 20.

<sup>33</sup> *Ibidem*, f. 144.

<sup>34</sup> „Monitorul Oficial”, no. 210, duminică 18/30 septembrie 1877, p. 5524, col. II.

<sup>35</sup> *Ibidem*, no. 239, duminică 23 octombrie/4 noiembrie 1877, p. 6068, col. I.

<sup>36</sup> *Ibidem*, no. 244, duminică 30 octombrie/11 noiembrie 1877, p. 6174, col. II.

<sup>37</sup> *Ibidem*, no. 150, duminică 5/17 iulie 1877, p. 4258, col. I.

<sup>38</sup> *Ibidem*, no. 149, vineri 3/15 iulie 1877, p. 4221, col. I.

<sup>39</sup> Arh. Stat. Buc., fond. Min. Luc. Publ., dos. 31/1877, f. 110.

<sup>40</sup> *Ibidem*, dos. 19/1877, f. 290.

Suțu, directorul căii ferate Iași-Ungheni<sup>41</sup>. Cînd convenția s-a aplicat, Societatea a dublat chiria unui vagon și a cerut ca plata să se facă în florinul de hîrtie și nu în franci francezi, incluzînd penalizarea statului român cu 10%, în caz că nu respectă termenele fixate pentru plată<sup>42</sup>.

La început, șeful comunicațiilor militare ruse a cerut guvernului român „să i se asigure între Iași și Giurgiu un număr de șapte trenuri pe zi”<sup>43</sup>. Desfășurarea operațiunilor militare care impunea ca pînă la începutul lunii iulie 1877 întreaga armată rusă să fie la Dunăre, a silit pe șeful comunicațiilor militare, generalul M. Catalay, să ceară Ministerului Lucrărilor Publice cîte „zece trenuri pe zi între Ungheni și Giurgiu”<sup>44</sup>.

Luptele sîngeroase au demonstrat insuficiența numerică a forțelor rusești masate în Bulgaria. Atunci țarul Alexandru II a mobilizat garda imperială, Corpul de Grenadiri și Corpul 5 de Armată. Pentru transportul acestor efective militare care a durat mult, de la 3/15 august pînă la 10/22 septembrie<sup>45</sup>, administrația liniilor românești a pus la dispoziția comandamentului rus circa 1.600 vagoane<sup>46</sup>.

Pentru necesitățile frontului, cele două state aliate au construit liniile ferate Bender-Galați și Frătești-Zimnicea. Prima linie Bender-Galați = 304 km a fost construită cu scopul de a lega linia Odesa-Chișinău cu rețeaua română, prin drumul cel mai scurt. Largă de 1,44 m, ea trebuia să permită circulația a 14 trenuri în 24 ore, în ambele direcții. Linia avea două părți distincte : una românească și alta rusească și de aceea, la Galați și la Bender au fost organizate două mari depozite de materiale și unelte de lucru. Construcția a început la 27 iulie/8 august 1877, în mai multe puncte deodată, după un traseu care urma direcția văilor formînd mai multe zigzaguri. Din punct de vedere tehnic, linia a fost împărțită în diviziuni de 40 km și fiecare diviziune în două secțiuni. Șinele și accesoriiile metalice au fost aduse din diferitele uzine din Rusia și Europa cu cea mai mare regularitate, fără ca să sufere transportul trupelor și al materialelor de război, care se făcea simultan. Lucrările de artă (2.343 m de pod și 1.800 m de canale) au fost făcute din lemn adus din Galați și Chișinău. Stațiile au fost construite din lemn și fier, după modelul rusesc. Costul kilometric a fost de 85.000 ruble adică 340.000 mii franci<sup>47</sup>, 13.300 oameni au executat 5.000.000 m<sup>3</sup> de terasamente și așezarea liniei s-a făcut rapid, cîte 5 km pe zi. Cu toate acestea linia nu a fost construită în trei luni cum prevedea contractul încheiat de „directorul secțiunii de drumuri de fer în campanie” cu antreprenorul căii ferate. A fost inaugurată la 3 noiembrie 1877<sup>48</sup> și a funcționat pînă la evacuarea armatei ruse.

Văzînd insuficiența drumurilor de fier românești și starea deplorabilă în care se găseau șoselele, precum și lipsa unei căi de manevră de-a

<sup>41</sup> Ibidem, f. 379.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> Ibidem, dos. 17/1877, f. 9.

<sup>44</sup> Ibidem, f. 39.

<sup>45</sup> C. Hîrjeu, *Căi ferate. Conferințe făcute*. București, f. tip., 1890, p. 30.

<sup>46</sup> C. Martner, *op. cit.*, p. 37.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Eduard Sava, *Economia industriei transporturilor și evoluția agriculturii, industriei și comerțului în România 1859—1905*. București, Tipografia G. A. Lăzăreanu, 1906, p. 138.

lungul Dunării, statul major rus s-a hotărît să construiască linia Frătești-Zimnicea = 80 km. Construcția a început la 15/27 septembrie 1877 cu materiale puține, cu oameni puțini și de aceea concesionarul a fost silit să aducă lucrători din Austria și Italia. Linia trebuia să fie gata la 15 octombrie, dar fiind timpul rău a făcut ca platforma să fie terminată în 45 zile. Transportul materialelor metalice a durat mult, două luni și jumătate, din cauza îngrămădirii materialelor de război rusești. Așezarea liniei a fost dificilă fiindcă s-a început numai din Frătești. Aducându-se 300 așezători de cale din Rusia, construirea s-a făcut destul de repede, 4 km pe zi. Deși s-au executat destul de puține lucrări de artă, linia a fost terminată abia la 3/15 decembrie din cauza grevei celor 1.500 lucrători italieni.

Înșelați de reprezentantul concesionarilor, Carol Crivelli, care i-a lăsat fără hrană și bani, muncitorii au părăsit lucrul și au venit la București unde au asaltat consulatul italian<sup>49</sup>. Baronul de Fava, agentul diplomatic al Italiei la București, a cerut ajutor ministrului de externe român Mihai Kogălniceanu<sup>50</sup>. Guvernul român a declarat că nu poate interveni întrucît nu cunoaște clauzele contractelor încheiate între lucrători și concesionari. Deoarece muncitorii italieni colindau străzile Capitalei în grupe de 30 oameni, guvernul român a intervenit și a silit pe concesionari să asigure întreținerea și repatrierea lucrătorilor.

Calea ferată Frătești-Zimnicea a fost exploatată pînă la 1/13 septembrie 1878, aducînd mari servicii la evacuarea armatei ruse.

Căile ferate au fost un prețios ajutor și pentru Crucea Roșie. De la 16/28 iunie pînă la 31 decembrie 1877/12 ianuarie 1878<sup>51</sup> au fost evacuați în Rusia 71.941 răniți și bolnavi cu 221 trenuri. Din acest număr, 41.159 au fost transportați cu trenuri sanitare și 30.782 cu trenuri ordinare. În septembrie 1877 circulau 14 trenuri sanitare, dar prin caritatea publică s-a ajuns la 1/13 ianuarie 1878 să fie 24 trenuri sanitare<sup>52</sup>. Este drept că personalul trenurilor sanitare a fost insuficient.

Căderea Plevnei a avut drept consecință transportul în Rusia a unei mulțimi de prizonieri răniți și bolnavi turci. Tifosul care a izbucnit printre soldați cu o mare violență a secerat o parte din personalul trenurilor sanitare și ordinare.

Deși lipsită de omogenitate și uniformitate în exploatare, rețeaua feroviară românească a adus incontestabile servicii în timpul războiului de independență. Sacrificiul uman și financiar al căilor ferate române a fost mare, dar ceferiștii s-au înrolat în entuziasmul întregului popor pentru dobîndirea independenței de stat. Ca un omagiu adus jertfelor românești în războiul de independență, administrația feroviară a numit primele patru locomotive achiziționate în iulie 1878 cu numele localităților Grivița, Rahova, Smîrdan și Vidin<sup>53</sup>, acolo unde eroismul soldaților români s-a manifestat din plin, atrăgînd admirația opiniei publice din Europa.

<sup>49</sup> *Documente privind istoria României. Războiul pentru independență*. București, Editura Academiei R.P.R., 1954, vol. VII, p. 83.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 283.

<sup>51</sup> C. Martner, *op. cit.*, p. 42.

<sup>52</sup> Un tren sanitar avea 25 vagoane

<sup>53</sup> Arh. St. Buc., fond Min. Luc. Publ., dos. 4/1878, f. 76.