

Come tracciato, la rete delle ferrovie rumene parte dunque da Bucharest in due opposte direzioni: all'ovest, pe Pitesti, Slatina, Craiova e Turn-Severin, arriva al Danubio ed al confine ungherese; all'est, per Plojesti Buzeo, Braila, Barbochi, Galatz, Tecoutch e Bacau, arriva a Roman, ove incontra le linee del nord. Una biforcazione a Tecoutch conduce a Berlad, che si trova a piccola distanza dal corso inferiore del Pruth. La maggior parte dei nomi sopra indicati può prendere, in seguito agli avvenimenti guerreschi, come punti strategici o come punti d'arrivo, un'importanza particolare, soprattutto se il teatro della guerra venisse trasportato nella Romania.

A Roman comincia la rete rumena della Compagnia Lemberg-Czernowitz-Jassy. Essa si dirige al nord fino al confine austriaco, con due diramazioni all'est: la prima, sola importante, a *Pascany*, va di là a Jassy ed al Pruth; la seconda va da Veresti a Botosani, in mezzo alla campagna.

La linea dal Pruth (Ungheni) a Jassy ha lo scartamento russo di metri 1.58 fino alla Stazione di Jassy; obbliga dunque (*finora*) ad un trasbordo in questa Stazione ma per contro permette l'arrivo a Jassy del materiale ruotabile delle ferrovie russe. Tutte le altre linee della Romania hanno lo scartamento ordinario di m. 1.50. Si è detto *finora*, perchè si parlò rovente di trasformare, per le future previsioni della guerra tutte le ferrovie rumene a M. 1.58. Ma questo sarebbe un lavoro colossale, e che avrebbe soltanto un vero interesse nel caso di una guerra di parecchi anni e di un invio incessante di truppe e di materiale da guerra. È quindi poco probabile che tal lavoro si faccia.

Vediamo ora i punti principali, pei quali l'armata russa ha potuto o può ancora entrare in Romania per utilizzare le strade ferrate, e le direzioni che può seguire un corpo d'armata per portarsi al Danubio, giacchè è questo fiume che forma, sopra una lunghezza di circa 600 chilometri, in causa delle numerose sue sinuosità, la separazione naturale tra la Romania e la Turchia europea.

Il passaggio più importante, ed il primo in vista per la sua posizione all'est, è quello di Ungheni. Esso richiede qualche spiegazione. I treni vi arrivano direttamente dalla Russia, passano il magnifico ponte internazionale sul Pruth compiuto lo scorso anno, ed entrano a Jassy-Deli; fatto quivi il trasbordo, passano a Pascany ed a Roman, e, per Tecoutch, arrivano a Galatz, ovvero a Braila, o si dirigono all'est verso Bucharest. Questo è il solo punto pel quale l'armata russa può giungere al Danubio senza abbandonare la ferrovia; ed essa potrebbe per di là coprire tutta la linea del Danubio, compresa tra Galatz e Virciorova, cioè Galatz, Braila Slobotsia, Kalarasch, Oltenizza, Giurgevo, Turn-Maugrele, Kalafat, Turn-Severin, Virciorova ed i punti intermedi,

utilizzando la strada ferrata per quasi tutto il suo percorso.

Un secondo punto di passaggio, discendendo verso il sud, è quello di Leowa, situata pure sul Pruth: punto già utilizzato, per il quale si può, o raggiungere la ferrovia a Berlad, o recarsi a Galatz per terra, per Bolgrad e Remi. Infine vi ha anche Bolgrad e Kilia, sul confine nord della Bessarabia rumena, punti pei quali si può arrivare ad Ismaila e raggiungere, dirimpetto a Toulcha, il punto di partenza delle tre bocche formate dal Danubio prima di scaricarsi nel Mar Nero, cioè Kilia, Sulina ed il Canale San Giorgio.

Da principio, i corpi d'armata destinati alla Dobrutcha devono arrivare per terra; gli altri potrebbero arrivare per ferrovia e spandersi, per Galatz, lungo il Danubio. Questi ultimi pure, per alleggerire il movimento delle linee ferrate, abbandonare la ferrovia a Marasesti, seguire la strada comune da Marasesti a Buzeo, ed ivi riprendere la ferrovia, perchè i tre punti di Marasesti, Barbochi e Buzeo formano i tre lati di un triangolo equilatero, essendo il tragitto in ferrovia due volte più lungo che per la strada ordinaria.

Da circa quattro anni la linea diretta è concessa; il principe Carlo l'ha dichiarata sovente indispensabile, come linea strategica di ritirata, nel caso in cui l'armata fosse tagliata a Galatz, oppure lungo il Sereth; ma l'incuria delle Camere ed il malvolere degli ingegneri rumeni ne impedirono la costruzione. Ed ora si potrebbe deplorarlo.

La linea diretta da Roman a Bucharest non passa a Galatz, ma a Barbochi, punto citato così spesso e con singolari indicazioni negli ultimi dispacci. Galatz è l'estremità di una piccola diramazione di 20 chilometri; la strada ordinaria non ne ha che 9 perchè la ferrovia gira intorno ad un poggio, che costituisce l'importanza di questo punto e che domina nello stesso tempo Galatz, il Danubio, il Sereth ed il ponte di Barbochi.

Barbochi non è neppure un villaggio, ma soltanto la Stazione di biforcazione. La sua importanza è dovuta al suddetto poggio ed al ponte sul Sereth. Questo ponte ha 257 metri di lunghezza, ed è il solo dopo Marasesti, cioè sopra 140 chilometri. Le truppe che discendessero dal nord al sud per terra, dovrebbero passare a Marasesti o Barbochi; in altro punto, bisognerebbe dapprima gettare un ponte, poscia in mancanza di strade praticabili, traversare le paludi. D'altra parte, il Sereth non è, come si crede, un piccolo affluente del Danubio, ma bensì un fiume importante, di un corso d'oltre 400 chil., largo all'imboccatura 300 m. almeno, e che si getta nel Danubio a 8 chil. al disotto di Barbochi.

Barbochi è una chiave per entrare dalla Moldavia in Valacchia; in ogni tempo, turchi e russi vi si