

PROIECTE ȘI REALIZĂRI AUSTRIECE PRIVIND NAVIGAȚIA PE SIRET (1789)

Constantin Șerban

Siretul, cel mai important afluent al Dunării, provenind din Moldova, ținând seama de aria bazinului său hidrografic, a fost utilizat din timpuri străvechi de către localnici pentru transportul lemnului tăiat din pădurile care până în primele decenii ale secolului al XIX-lea se întindeau din Carpații orientali până la malurile sale¹. Datorită faptului că apa Siretului nu era prea adâncă, transportul cherestelei pe apele sale și ale afluenților săi – în special al Bistriței – s-a făcut de cele mai multe ori cu plutele de către țăranii din satele din zona subcarpatică care-și făcuseră un adevărat meșteșug din această îndeletnicire. În acest sens călătorul turc Ahmed Resmi relatează, în 1763, trecând prin Moldova, că pe apa Siretului se transporta de către locuitori cherestea cu plutele².

Un alt călător străin, un rus anonim, nota în însemnările sale din 1770 că lemnul se găsea din belșug în ținutul Neamțului și că se exploatau mai cu seamă brazii pentru catarge, ce erau purtați la vale pe apa Bistriței ajungând (apoi pe Siret) până la Galați și de acolo până la Constantinopol³. Două decenii mai târziu istoricul F.I. Sulzer, fost secretar domnesc al lui Alexandru Ipsilanti, domnul Moldovei cunoscut mai ales prin monografia sa consacrată Țărilor române sub numele de *Dacia transalpină*, compara Siretul ca lățime și adâncime cu râul Neckar, ce străbate orașul Heidelberg și cu râul Main la Frankfurt. (*Er ist sowohl in der Breite als Tiefe dem Neckar bei Heidelberg, der dem Mayn bei Frankfurt leich*)⁴. Tot el mai adăuga un amănunt mai puțin cunoscut până acum și anume că pe apele acestui râu al Moldovei pluteau în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea vase cu fundul plat (*ziemlich grösser und Schiffbauer Fluss wenigsten mit plate Fahrzeugen*)⁵ mai ales că el însuși călătorise cu astfel de ambarcațiuni. Credem că, totuși, nu era vorba de vase navigabile în lungul râului ci mai curând de poduri umblătoare (bacuri) ce traversau din loc în loc acea apă, unde era posibil de la un mal la celălalt. Astfel de bacuri foloseau la transportul de călători dar și de materiale, mai ales acolo unde drumul de poștă sau un drum mai important traversa apa. În acest sens mărturiile unor călători poloni prin Moldova, atestați cu un secol mai înainte sunt concludente. Astfel, în 1640 solul W. Miastkowski relatase că trecerea suitei sale peste Siret se făcuse pe bacuri⁶. Tot așa, câteva decenii mai târziu, în 1700, un alt sol polon, R. Leszczynski specificase în raportul său că trăsura în care călătorea trecuse Siretul pe un bac⁷. În același fel mai relatează și alți călători străini. De exemplu, sirianul Paul de Alep și otomanul Evlia Celebi relatează că trecuseră Siretul, la Focșani, cu ajutorul unei plute corabie (plută pe vase, deci bac)⁸.

Cât privește navigația pe Siret în adevăratul înțeles al cuvântului pe vase cu tracțiune proprie (cu pânze sau cu rame) în lungul apei până la începutul secolului al XVIII-lea nu pare a fi fost posibil. O mărturie în acest sens face Dimitrie Cantemir în opera sa *Descrierea Moldovei*, când face o expunere privind navigația pe Siret: “Siretul – scria el – este râul care aparține numai Moldovei curgând de la marginile sale mai îndepărtate ale ei dinspre Polonia tot în lăuntrul lor către miază-zi, vărsându-se în Dunăre, prin două guri. Este o apă destul de lată și de adâncă, dar fiindcă este înconjurată peste tot de pădure și de munte, iar în câteva locuri împiedicată de vaduri, nu s-a putut până acum deschide pretutindeni o cale corăbiilor”. (*non dum adnunc ubique apertiri potuit navibus samita*)⁹. Cât privește râul Prut și fluviul Nistru, dacă erau sau nu navigabile în acea vreme, părerile contemporanilor sunt contradictorii. Așa de exemplu într-un raport diplomatic francez din 1712 se afirmă că Prutul și Nistrul nu erau navigabile¹⁰, dar Dimitrie Cantemir, în aceeași operă mai înainte amintită susține că turcii duceau toate proviziile de război de la Constantinopol până la Hotin pe

Marea Neagră și apoi pe Nistru cu vasele¹¹. Cunoșcând mai bine realitățile din Imperiul otoman, înclinăm să-l credem pe Dimitrie Cantemir în această problemă.

Și totuși, la sfârșitul secolului al XVIII-lea apele Siretului au fost navigabile pentru o anumită perioadă și în condiții cu totul deosebite, prilejuite de desfășurarea războiului austro-turcos din anii 1787-1792 pe teritoriul Moldovei. În acea vreme trupele austriece, având ca bază de plecare teritoriul Bucovinei, aflată sub stăpânirea habsburgică din 1775¹², au luat parte la asediul Hotinului, alături de trupele ruse¹³ și concomitent cu această operație militară au înaintat în Moldova spre sud, până la Iași, capitala țării, făcându-și intrarea în oraș la 19 aprilie 1788¹⁴.

În primăvara aceluiași an, armata austriacă a mai ocupat și o mare parte din Moldova și anume nouă din cele 17 ținuturi ale acesteia și anume: Hârlău, Dorohoi, Herța, Cârligătura, Roman, Neamț, Bacău, Vaslui, Fălciu, până la Prut¹⁵. După capitularea Hotinului (septembrie 1788) austriecii și-au restrâns zona de ocupație la numai cinci ținuturi din zona subcarpatică, de fapt teritoriul dintre Carpații orientali și Siret, pe toată lungimea acestuia, adică ținuturile: Suceava, Roman, Neamț, Bacău și Putna, cartierul general al armatei austriece, aflat sub comanda prințului de Coburg, stabilindu-se în orașul Roman¹⁶.

Din acel moment această parte a Moldovei a intrat sub directă administrație austriacă, comisar general fiind numit baronul de Metzburg, până atunci consul al Imperiului habsburgic la Iași. Pe acest teritoriu întins pe 270 mile pătrate se aflau 11 orașe și târguri (Burdujeni, Fălțiceni, Neamț, Piatra, Roman, Bacău, Ocna, Troțuș, Moinești, Adjud, Focșani) și 318 așezări rurale¹⁷. Întrucât operațiile militare contra otomanilor au continuat, teritoriul celor cinci ținuturi a fost transformat într-o bază de aprovizionare pentru armata austriacă, unde s-au luat măsuri pentru valorificarea tuturor resurselor materiale și umane locale pentru a fi puse la dispoziția trupelor din zona de operații deplasată în sudul Moldovei și estul Țării Românești.

Și pentru că principalele căi de comunicație terestre ale Moldovei erau într-o stare precară, s-a hotărât atunci utilizarea apelor Siretului drept importantă cale de transport pentru aprovizionarea armatei austriece alcătuită atunci din cinci batalioane de infanterie și două divizioane de cavalerie adică un total de circa 32.000 oameni concentrate între Roman și Bacău, avangărzile ajungând până la Adjud¹⁸.

Pentru aceasta a fost numit un director al navigației pe Siret, în persoana abatelui Gaspar Caspari care era totodată și directorul trupelor de geniu din armata austriacă, cu misiunea de a efectua construcții de drumuri, de poduri, de mijloace de transport dar și de distrugerea unor obiective considerate având caracter militar. În legătură cu o astfel de misiune se cunoaște din această vreme un proiect pentru distrugerea ocnei de sare de la Târgu Ocna, pentru ca sarea extrasă de acolo să nu mai concureze pe piața europeană pe cea provenită din ocnele din Galiția, stăpânite de Austria, din 1772¹⁹.

Într-un răstimp relativ scurt acesta a avut sprijinul unor ofițeri cartografi aflați sub comanda căpitanului Hora von Otelowitz, care lucru tocmai atunci la ridicarea topografică a celor cinci ținuturi și la întocmirea unei catagrafii a tuturor bunurilor materiale și animale, precum și a populației din zonă. Pe baza lor el a avut la dispoziție un material documentar cu caracter tehnic de excepțională valoare cu privire la cursul Siretului și al principalilor săi afluenți și anume în legătură cu lățimea și adâncimea apei, cu natura fundului și malurilor, cu prezența unor poduri fixe și mobile, a morilor, cu felul vegetației etc.²⁰.

Din aceste date rezultă că Siretul avea atunci maluri înalte, că adâncimea sa era variabilă și relativ mică; de exemplu de 2-3 picioare (un picior = 0,5 m) aproape de Tg. Siret și Tg. Baia, de 5-6 picioare la Pașcani, Gălășești, de 4-8 picioare la Călimănești. Cât privește lățimea și ea varia din loc în loc în funcție și de anotimp dacă era sau nu ploios, de exemplu de 20-25 stânjeni (un stângen = 2 m) la Tg. Siret, de 30 stânjeni la Tg. Burdujeni, de 35-40 stânjeni la Roșcani ca și la satul Lunca, de 60-70 stânjeni la Săbăoani ca și la Doljești și Averești, de 50-60 stânjeni la Adjud etc.

Ce date a mai avut la dispoziție abatele Gaspar Caspari? Cele referitoare la natura fundului apei Siretului care era altul din loc în loc. De exemplu acesta era nisipos la Tg. Siret, Bălușeni, Pașcani, Focșani, argilos la Săbăoani. De asemenea, uneori se întâlneau pe mijlocul apei bancuri de nisip, formând mici insule ca la Cosmești, Joseni. În fine, acesta aflase că deseori apele râului își schimbau albia, că în lunca Siretului exista o vegetație bogată, că în anumite locuri funcționau poduri umblătoare ca la Roșcani, Cosmești, Adjud, Berești, că de cele mai multe ori apa se trecea chiar prin vaduri.

Având la dispoziție astfel de date tehnice, abatele Gaspar Caspari a întocmit la 17 octombrie 1789 un raport adresat Comisarului general baron de Metzburg privind perspectivele redării navigabilității apelor Siretului, alcătuit din opt capitole. În primele patru capitole el se referă pe larg la natura apei și a afluenților săi principali (Bistrița și Moldova), debitul acestora, viteza curentului, puritatea apei, conformația malurilor apei, de exemplu înălțimea, înclinarea lor, calitatea pământului malurilor (nisipos, pietros, argilos). De asemenea, el are în vedere datele privind forța de muncă ce-i stă la dispoziție pentru începerea lucrărilor de hidroameliorație a cursului Siretului. Este vorba de datele avute la dispoziție în legătură cu numărul capilor de familie din așezările limitrofe acestui curs de apă; de exemplu 7 capi de familie la Stănești, 138 la Zvoriștea din Vale, 80 la Burdujeni sat, 254 la Tg. Fălticeni, 61 la Pașcani sat, 617 la Roman, 70 la Bacău etc. Aceste date demografice erau completate de altele privind numărul locuitorilor pe localități supuși de regulă la prestații în natură, de autoritățile locale chiar înainte de începerea războiului austro-ruso-turc și anume: 18 locuitori la Zvoriștea din Vale, 100 la Șoldănești, 93 la Cosmești etc. De altfel, în toate cele cinci ținuturi ocupate de armata austriacă existau ca înregistrați 22110 capi de familie, 14242 de contribuabili și 36352 locuitori bărbați apti pentru efectuarea de prestații²¹.

Dar directorul austriac al navigației pe Siret, Gaspar Caspari poseda și date privind existența în zonă a animalelor de tracțiune distribuite pe localități cu caracter rural și urban ca de exemplu 9 cai și 276 boi la Zvoriștea din Vale, 4 cai și 36 de boi la Șoldănești, 57 cai și 60 boi la Tg. Fălticeni, 3 cai și 92 boi la Dolhasca, 5 cai și 80 boi la Cosmești, 35 cai și 140 boi la Pașcani sat, 9 cai și 196 boi la Adjud etc.

La capitolul 5 al raportului erau enumerate felul lucrărilor pentru amenajarea apelor Siretului în vederea navigabilității sale și anume: curățirea malurilor și a fundului apei, executarea de canale menite să străpungă meandrele naturale foarte numeroase, pentru a îndrepta cursul apei, iar la capitolul 6 erau prezentate măsurile ce trebuiau luate pentru amplasarea locurilor unde urmau să fie construite debarcaderele pentru acostarea pontoanelor, pentru construirea de pontoane și plute simple cu care să se poată naviga pe distanțe mari²². În fine se precizau locurile unde depistaseră mori de apă la malul Siretului, în număr de 51, numeroase diguri ridicate de diferiți proprietari de pământ pentru folosirea apei Siretului la unele mori de apă aflate mai departe de malurile acestuia ca de exemplu la Birăești, Zvoriștea din Vale, Căndești, Roșcani, Șoldănești, Vlădeni, Dumbrăveni etc.

În ultimul capitol al raportului se mai arată natura materialelor care urmau să fie transportate cu bacurile pe Siret, menite să aprovizioneze armata austriacă de pe teatrul de operații din sudul Moldovei și anume: alimente (cereale, în special), furaje pentru animalele de tracțiune, armament, muniție, unități militare (oameni și cai)²³.

Acest raport avea să fie ulterior urmat de un altul datat 19 octombrie 1789 în care se expuneau mai pe larg măsurile ce trebuiau luate pentru continuarea lucrărilor similare într-o etapă ulterioară de la Adjud la Galați (unde Siretul se vărsa în Dunăre), când operațiile de pe teatrul de operații se mutau în estul Țării Românești, măsuri care au rămas numai în proiect. În schimb, s-a păstrat un deviz întocmit pentru construcția de poduri plutitoare (pontoane) în același scop²⁴.

Unele din aceste proiecte au fost puse în practică timp de câteva luni de zile după cum rezulta din alte rapoarte ale abatelui Gaspar Caspari, directorul navigației pe Siret, în care se cerea

scutirea de cărăușie a locuitorilor care lucrau la curățirea albiei râului, la întărirea malurilor acestuia, precum și la construirea de pontoane în șantierele de la Dolhasca, Liteni și Bănești²⁵.

Alte rapoarte ale aceluiași se referă la transportarea pe pontoane a unor materiale destinate armatei austriece, de exemplu, a ovăzului pentru cai. După cum reiese din realizările înregistrate în problema navigabilității Siretului rezultă că înaltul funcționar austriac a fost sprijinit în realizarea proiectelor sale de către ispravnicii ținuturilor Moldovei dintre Siret și Carpați, care i-au pus la dispoziție la cererea acestuia mâna de lucru necesară, de exemplu, sute de țărani care au tăiat lemnul în pădure, dus apoi la șantierele înființate ad-hoc unde se construiau bacurile²⁶. Din aceleași rapoarte mai rezultă și retribuirea meșterilor lemnari, care au construit acest fel de ambarcațiuni, și anume o retribuție în bani dar și în natură (alimente, în general) pe lângă faptul că aceștia erau scutiți de alte prestații la care trebuiau să facă față și chiar de capitație²⁷.

Activitatea abatelui Gaspar Caspari s-a desfășurat timp de câteva luni de zile în mod intens până când operațiile militare austriece desfășurate în colaborare cu ale armatei ruse contra otomanilor și-au mutat teatrul de luptă din sudul Moldovei în Țara Românească. Din bilanțul acestei activități, încheiat după o perioadă de șase luni, se constată mai întâi eficiența lucrărilor efectuate pentru folosirea apelor Siretului drept cale de comunicație și de transport în scopuri militare. De asemenea, se mai constată economiile realizate de administrația militară austriacă din vestul Moldovei, apreciată la 700.000 taleri în problema transportului de efective și materiale. Tot din acest bilanț se mai constată și lungimea apelor Siretului de circa 24 mile austriece (circa câteva sute de km) utilizate drept mijloc de transport, mai precis între Liteni și Adjud; apoi că natura materialelor transportate pe Siret cu bacurile a fost următoarea: provizii adică cereale și vite, lemn de construcție, fân, căruțe, toate însumând un volum de peste 15.000 tone²⁸. Așadar, pentru o vreme proiectele austriece privind navigabilitatea Siretului din 1789 au fost puse în aplicare în același an și la începutul anului următor pe timpul desfășurării operațiilor militare austro-ruso-otomane în sudul Moldovei și în estul Țării Românești până la încheierea armistițiului din 1790, urmat de negocierile diplomatice secrete austro-otomane menite să scurteze acest război parțial prin încheierea păcii de la Șistov după care teritoriul ocupat de austrieci în Moldova și, cel din Țara Românească avea să fie evacuat de aceștia.

Concluzii:

Din cele expuse anterior, rezultă că pe timpul ocupației armatei austriece a părții de vest a Moldovei, teritoriul dintre Carpați și Siret, adică ținuturile Suceava, Roman, Bacău, Troțuș și Putna autoritățile militare au luat o serie de măsuri menite să asigure navigabilitatea pe apa Siretului pe o distanță destul de mare de câteva sute de km între Tg. Siret și Adjud. În acest scop s-au folosit resurse locale, materiale și umane. Materialul expus, sprijinit pe documente inedite provenite din Arhivele imperiale de război din Viena (*Kriegsarchiv*) ni se par cu atât mai importante cu cât el n-a intrat până acum în preocupările specialiștilor și nici chiar ale unor istorici ca Nicolae Docan și Mihai Popescu, recunoscători drept neobosiți cercetători ai arhivelor imperiale austriece privind istoria românilor, mai ales că ei au și publicat mai multe studii privind războiul ruso-austro-otoman din anii 1787-1792 și ocupația Principatelor Române de către austrieci în secolul al XVIII-lea, apărute unele înainte de primul război mondial iar altele în perioada interbelică²⁹.

Cât privește proiectele abatelui Gaspar Caspari privind navigabilitatea Siretului, ele pot fi considerate drept un model de felul cum trebuie abordată o astfel de problemă legată de folosirea unei ape curgătoare ca mijloc de transport în timp de pace ca și în timpul unor operații militare. Mai mult, autorul lor s-a dovedit a fi nu numai un proiectant iscusit dar și un adevărat inginer care vremelnic a dat viață acestor proiecte obținând importante rezultate economice în materie de transporturi cât și rezultate eficiente în sprijinirea operațiilor militare în timpul războiului austro-ruso-otoman, desfășurat pe teritoriul Moldovei și Țării Românești.

NOTE:

1. G. Vâlsan, *Harta Moldovei de Dimitrie Cantemir*, București, 1926.
2. C. C. Giurescu, *Istoria pădurii românești din cele mai vechi timpuri până astăzi*, București, 1975, p. 245; N. Iorga, *Istoria românilor prin călători*, vol. 2, București, 1928, p. 202.
3. Gh. Bezviconi, *Călători ruși în Moldova și Muntenia*, București, 1947, p. 105.
4. F.J. Sulzer, *Geschichte des Transalpinische Daziens*, Wien, 1781, I, p. 377.
5. *Ibidem*, p. 179.
6. P.P. Panaitescu, *Călători poloni în țările române*, București, 1930, p. 39.
7. *Ibidem*, p. 97.
8. *Călători străini despre țările române*, vol. V, București, 1973.
9. Dimitrie Cantemir, *Descrierea Moldovei*, București, 1973, p. 64-65.
10. *Documente Hurmuzaki*, supl. I, partea I, p. 424.
11. Dimitrie Cantemir, *op. cit.*, p. 65.
12. I. Nistor, *Istoria Bucovinei*, București, 1991, p. 7-16; mai pe larg, vezi: Mihai Iacobescu. *Din istoria Bucovinei, vol. I 1774-1862. De la administrația militară la autonomia provinciei*, bucurești, 1993, p. 49-93.
13. *Documente Hurmuzaki*, vol. XIX, partea I, p. 422.
14. *Ibidem*, p. 432.
15. *Ibidem*, p. 469.
16. V. A. Urechia, *Istoria românilor*, vol. 3, București, 1892, p. 183; *Documente Hurmuzaki*. vol. XIX, partea I operațiile militare austriece în Moldova în 1788, p. 402-414, 422, 432. 469, 528; pentru anul 1789, p. 534, 539, 543, 561.
17. Biblioteca Academiei Române secția mss, ms. german, nr. 3; vezi și Arhivele Naționale Române București, Microfilm Austria Rola 157, cadre 1-680.
18. *Documente Hurmuzaki*, vol. XIX, partea I.
19. Arhivele Naționale Române București, Microfilme Austria Rola 157 cadre 501-514, despre Gaspar Caspari.
20. Biblioteca Academiei Române, secția mss. ms. german 3, sub voce.
21. *Ibidem*.
22. Arhivele Naționale ale României, București, Microfilme Austria Rola 157, cadre 501-514.
23. *Ibidem*.
24. *Ibidem*.
25. Idem, Rola 158, cadre 1-234.
26. *Ibidem*.
27. *Ibidem*.
28. *Ibidem*.
29. Nicolae Docan, *Memorii despre documentele cartografice privitoare la războiul din 1787-1791*, în *Analele Academiei Române*, vol. XXXVI, Istorie, București, 1911-1912; Mihai Popescu, *Războiul ruso-austro-turc dintre 1787-1792 și ocupațiunea Principatelor Române*, în "Convorbiri literare", LXIII, 1930, p. 337-361, vezi de același autor și *Situația economică a Moldovei și Munteniei în timpul ocupațiunii austriece*, în "Convorbiri literare", LXIII, 1930, p. 443-460.