

CZU: 94(478:470)"1856/1874" + 355.48(470)"18"

## APROVIZIONAREA UNITĂȚILOR ARMATEI RUSE STAȚIONATE ÎN BASARABIA CU MIJLOACE DE TRANSPORT ÎN ANII 1856 - 1874

Ana *Ana* LEȘCU

*Academia Militară a Forțelor Armate „Alexandru cel Bun” din Chișinău*

În articolul de față sunt analizate problemele ce țin de practica aprovizionării unităților ruse staționate în Basarabia în perioada anilor 1856 – 1874 cu mijloace de transport. Asigurarea logistică a armatei ruse ocupa un loc important în activitatea cotidiană a oficialilor militari din Imperiul Rus. Prin complexitatea problemelor rezolvate, această problemă ocupa al doilea loc după problemele ce vizau pregătirea de luptă și instruirea efectivului. Problema majoră a armatei erau posibilitățile reduse de a transporta enorme cantități de material necesar existenței sale atât pe timp de pace, cât și pe timp de război. Anual, din gospodăriile localnicilor erau extrase de la 7 mii până la 12,5 mii de care și trăsurile de transport, care erau întrebuințate în serviciul unităților militare dislocate în ținut.

**Cuvinte-cheie:** *armată, Basarabia, servicii, transport, car, tren militar, populație, localitate, distanță, regiment, stat-major.*

### THE SUPPLY OF THE RUSSIAN ARMY UNITS STANDING IN BASARABIA WITH THE TRANSPORTATION MEANS IN THE YEARS 1856 - 1874

In this article we analyze the problems pertaining to supply practices Russian units stationed in Bessarabia between 1856 and 1874 with the means of transport. The Russian Army's logistical assurance occupies an important place in the daily work of military officials in the Russian Empire. By the complexity of solved problems, it occupies the second place after the problems related to combat training and training of the staff. The major issue of the army was the limited possibilities of transporting the enormous amount of material necessary for its existence both in peacetime and during wartime. The creation of special transport units, so-called training brigades, capable of meeting the strictly necessary requirements, solves the problem only partially. Annually, 7 000 to 12 500 cars were extracted from local households, and carriages were used in the service of military units deployed in the country.

**Keywords:** *army, Bessarabia, services, transport, car, military train, population, locality, distance, regiment, state-major.*

### Introducere

Asigurarea logistică a armatei ruse ocupa un loc important în activitatea cotidiană a oficialilor militari din Imperiul Rus. Prin complexitatea problemelor rezolvate, această problemă ocupa al doilea loc după cele ce țineau de pregătirea de luptă și instruirea efectivului. Înfrângerea suferită de țarism în Războiul Crimeii a cauzat elaborarea și desfășurarea unui număr de schimbări și reforme în domeniul militar, strâns legate de numele ministrului rus de război, Dmitri Miliutin. Reforma militară a fost desfășurată în mai multe etape, începând cu anul 1862 și terminând cu anul 1874. Aceste schimbări cuprindeau toate aspectele organizării forțelor armate: sistemul de completare a trupelor, pregătirea de luptă, sistemul învățământului militar, eficientizarea sistemului administrativ și de conducere militară, modernizarea tehnicii și armamentului de luptă. De la început a fost reorganizat sistemul de conducere al organismului militar, caracterizat printr-o centralizare excesivă. În conformitate cu noile tendințe europene, s-a recurs la descentralizarea organismului militar, în anul 1862 în Rusia fiind înființate regiuni militare. Printre primele regiuni militare înființate se număra și regiunea militară Odesa, formată la 12 decembrie 1862.

Cheltuielile enorme pentru apărare, precum și baza economică slabă pentru creșterea veniturilor de stat determinau oficialitățile să reducă la maximum cheltuielile militare din partea statului. De aceea, paralel cu înființarea regiunilor militare era redus numărul efectivului pe timp de pace cu trecerea treptată a unităților la statele noi, proces cu repercusiuni directe și asupra Basarabiei. Politica de austeritate și reducere a cheltuielilor militare adoptată de către noul monarh Alexandru al II-lea a făcut imposibilă practica deselor transferuri ale marilor unități dintr-un colț în altul al imperiului. Totuși, statul a transferat o mare parte din îndatoririle sale față de înzestrarea armatei pe seama populației civile. Ministerul de Război răspundea integral de echiparea, înarmarea, spitalizarea, salarizarea și în mare parte de alimentarea militarului, celelalte obligațiuni

fiind încredințate autorităților locale. Obligațiunile autorităților locale erau multiple, importante și costisitoare, cum ar fi încartiruirea trupelor în localități, încălzirea și iluminarea unităților încartiruite, acordarea rației alimentare suplimentare ostașilor, asigurarea cailor armatei cu furaje, prestarea serviciului de transport în folosul unităților militare, reparația obiectelor militare și multe altele.

Problema majoră a armatei erau posibilitățile reduse de transport al enormelor cantități de material necesar existenței sale atât pe timp de pace, cât și pe timp de război. Crearea unităților speciale de transport, a așa-ziselor brigăzi trenare, capabile să îndeplinească cerințele strict necesare, rezolva problema numai parțial. Autoritățile militare vedeau rezolvarea problemei în utilizarea mijloacelor de transport ale locuitorilor. Pentru acest gen de serviciu, carele locuitorilor puteau fi închiriate de către guvern la un preț comercial sau rechiziționate forțat în caz de necesitate. Fondul Cancelariei guvernatorului civil al Basarabiei păstrează un număr impresionant de rapoarte adresate de autoritățile militare care conțin cereri de a trimite la dispoziția lor unități de transport, în baza cărora putem afla numărul aproximativ al carelor puse la dispoziția militarilor în perioada anilor 1856 – 1874. Când vorbim de numărul carelor ce aparțineau populației locale utilizate de către militari în perioada respectivă, este necesar să ținem cont de faptul că acest număr este valabil pentru o singură etapă de transport, traseul fiind compus din mai multe etape, divizate în halte și popasuri. În cazul în care distanța parcursă era mai mică de 34 de verste, serviciul de transport era prestat de către localnici gratis, făcând parte din îndatoririle obligatorii față de stat.

#### **Obligațiunile populației civile privind aprovizionarea unităților militare cu mijloace de transport**

Activitatea de zi cu zi a unităților militare, bazată pe procesul cotidian de pregătire de luptă și pe executarea serviciului de gardă și interior, impunea deplasări frecvente ale efectivului pe întreg teritoriul Basarabiei. Și, în timp ce efectivul de rând mergea pe jos, bunurile materiale și bolnavii erau transportați de unitățile de transport oferite în mod obligatoriu de populația locală. Politica de austeritate a impus o reducere drastică a efectivului armatei la strictul necesar și a numărului subunităților implicate în paza diferitelor obiective militare și civile de importanță majoră, inclusiv în Basarabia. În aceste condiții, unitățile militare detașau pentru paza obiectivelor strategice doar 10 companii care exercitau serviciul de gardă numai în patru orașe ale regiunii – Chișinău, Bălți, Hotin și Tighina (Bender) [1], ceea ce a redus și numărul carelor localnicilor utilizate pe timpul deplasării și schimbului efectuat.

Un alt capitol important care implica folosirea carelor de transport ale localnicilor era procesul de învățământ, care dura un an întreg, divizat pe câteva perioade. Pe timpul iernii, procesul de învățământ se desfășura pe loc, în cadrul punctelor de dispunere permanentă a subunităților la nivel de grupă-pluton, militarii neavând nevoie de deplasări și de utilizarea mijloacelor de transport. Din luna aprilie se începea perioada de instrucție în taberele de pe lângă cartierele regimentare, care dura până la mijlocul lunii mai și care, la rândul ei, nu necesita un număr mare de unități de transport. După finalizarea instrucției, subunitățile regimentelor se întorceau la locurile de dispunere permanentă, de unde efectivul era trimis la lucrări agricole, perioadă care dura până la mijlocul verii. În luna iulie efectivul se întorcea de la lucrările agricole și era convocat în taberele întrunite din cadrul brigăzilor (două de infanterie și una de artilerie), care se organizau la Hotin și Tighina (Bender). Anul de învățământ în cadrul taberei întrunite începea la 1 august și se încheia la 15 septembrie. Întregul proces de instruire și de învățământ necesita deplasări permanente ale unui număr mare de ostași, ceea ce impunea utilizarea carelor de transport ale populației civile în toată lucrările agricole [2]. Tot de către locuitori erau asigurate și transportul efectivului demobilizat și aducerea recruților noi care completau unitățile militare.

Revenirea la locurile de dispunere permanentă a unităților Diviziei 15 Infanterie după terminarea Războiului Crimeii și încartiruirea lor în localitățile Basarabiei au fost efectuate în anul 1857 cu sprijinul și suportul material al localnicilor. Pentru transportarea întregii cantități a bunurilor materiale ale diviziei au fost utilizate 525 de care și 1.176 de cai [3]. Acestui număr de care i-au fost adăugate încă 6 care pentru două batalioane de rezervă, care în luna februarie 1857 s-au unit cu restul Regimentului Zamoscz Infanterie [4], 36 de care necesare pentru transportarea de personal recrutat în regiunea Moscovei [5] și 14 care pentru asigurarea deplasării a 27 de militari la studii din cadrul Regimentului Model de învățământ [6]; în total, 581 de care.

Relativă acalmie în procesul de instruire și pregătire de luptă, caracteristică pentru perioada care a urmat imediat după război, a luat sfârșit în anul 1857, când situația revine la normal și unitățile militare încep a activa regulamentar. Urmarea directă a acestui fapt era intensificarea semnificativă a cererilor pentru oferirea

carelor de transport din partea populației. Prezentăm în continuare tabelul totalizator al carelor de transport livrate obligatoriu de populația Basarabiei trupelor ruse în anul 1858.

Tabelul 1

Numărul carelor livrate armatei în 1858<sup>1</sup>

Ținutul (localitatea)	Numărul carelor utilizate pentru necesitățile armatei	Numărul carelor utilizate în general
Țăranii de stat	879	42 612
Ținutul Orhei	1 005	9 451
Ținutul Cahul	16	300
Ținutul Chișinău	484	5 868
Orașul Chișinău	137	5 011
Ținutul Hotin	1 245	5 874
Orașul Hotin	114	400
Ținutul Soroca	118	3 621
Orașul Soroca	30	30
Ținutul Tighina	54	2 030
Orașul Tighina	250	435
Ținutul Iași	937	1 358
Orașul Bălți	244	505
Ținutul Cetatea Albă	9	9
Coloniști	108	801
Coloniști bulgari	1 295	22 989
<b>În total</b>	<b>6 925</b>	<b>100 750</b>

Utilizarea unităților de transport ce aparțineau populației în beneficiul armatei s-a făcut și în anii următori, numărul lor încadrându-se în cifra calculată anterior. Intensificarea traficului trupelor armatei țariste implicate la reprimarea insurecției din Polonia dintre anii 1863 și 1864 a dus totodată și la creșterea numărului corvezilor impuse populației. Sosirea în Basarabia, fără mari probleme, în vara anului 1863, a două regimente de husari a fost posibilă datorită faptului că bunurile lor materiale erau transportate de către 100 de care la fiecare etapă de marș [7]. Mult mai substanțial era ajutorul acordat Diviziei 14 Infanterie. Marea unitate, compusă din 4 regimente, a profitat din plin de rigorile regulamentare care prevedeau transportarea bunurilor materiale pe timpul marșului de către populația locală. Pentru efectuarea acestei operațiuni logistice au fost folosite câte 160 de unități de transport ale localnicilor pentru un regiment (cifra indicată este una medie, numărul carelor varia de la 130 până la 200), ceea ce însemna 640 de care pentru o etapă de marș. Așadar, doar aceste șase regimente (patru de infanterie și două de husari) au utilizat în scopurile de serviciu, numai în anul 1863, 740 unități de transport ale populației la fiecare etapă de marș. Ținând cont de faptul că distanța medie de marș în Basarabia era de 10-15 etape, putem ușor calcula că populația i-a oferit armatei numai în acel an cel puțin 7.400 de care, fără a ține cont de numărul unităților de transport utilizate de Divizia 15 Infanterie cu sediul permanent în regiune, la care nu dispunem de date.

Corvezile de transport au crescut și mai mult în anul următor, când a început evacuarea trupelor implicate la înăbușirea răscoalei. Pe lângă unitățile evacuate nemijlocit din Basarabia, regiunea era tranzitată de trupe aflate în trecere din Podolia spre Ucraina și interiorul Rusiei, cum ar fi cazul Diviziei 12 Infanterie. Tranzitând în august 1864 nordul Basarabiei, această divizie a utilizat 618 căruțe cu un singur cal, oferite la fiecare etapă de către locuitorii satelor situate în calea lor [8]. Tot atunci au fost mutate în Caucaz două batalioane din cadrul trupelor de rezervă din Divizia 9 Infanterie, transportul bunurilor materiale fiind asigurat de 41 de unități de transport la fiecare etapă de marș, numărul etapelor ridicându-se la 23, ceea ce însemna în total 943 de trăsuri [9].

Tot în Caucaz au fost trimiși și 40 de muzicanți din orchestra militară. Atitudinea comandamentului față de acești „oameni de creație” a fost una foarte atentă. Spre deosebire de ostașii de rând, care se deplasau pe jos, muzicanții efectuau marșul „pe roți”, având la dispoziție 20 de unități de transport la fiecare din cele trei

<sup>1</sup> Tabelul a fost alcătuit în baza datelor din ANRM, F.2, inv.1, d.6788, f.471-588.

etape de marș când s-au aflat pe teritoriul Basarabiei [10]. Doi oameni într-o căruță însemna un confort nemaivăzut în armata țaristă, la care ostașul de rând putea numai visa. Reieșind din numărul etapelor, în total au fost sustrate de la lucrările agricole 60 de mijloace de transport utilizate pentru a-i deplasa pe acești muzicanți peste hotarele regiunii.

În afara Caucazului, o parte din ostași au fost trimiși și în unitățile regiunii militare Odesa cu ajutorul a 24 de care la fiecare etapă. Pe teritoriul Basarabiei, traseul parcurs de acești ostași a numărat 34 de etape, ceea ce ar însemna că au fost folosite 816 care de transport [11]. În aceeași ordine de idei se înscrie și stocarea la depozitul din Odesa a carabinelor Regimentului Odesa Infanterie staționat la Iampol, efectuată cu ajutorul a 61 de furgoane la o etapă puse la dispoziție militarilor de către localnici. Traseul parcurs de acest transport cu armament trecea de la nord la sud prin toată Basarabia și număra aproximativ 20 de etape, ceea ce ar însemna folosirea a peste 1.200 de furgoane [12].

La 26 septembrie 1864 a început evacuarea din Tighina (Bender) a Regimentului Feodosia Infanterie. Datorită faptului că, inițial, acest regiment se deplasa la Tiraspol de unde urma să plece la Verhnedneprovsk, destinația itinerarului, marșul s-a efectuat într-o etapă la care au fost folosite 158 de trăsuri ale localnicilor [13]. Tot atunci s-a efectuat și evacuarea Diviziei 14 Infanterie în guvernământul Herson. Pentru efectuarea marșului, comandamentul diviziei a solicitat de la autoritățile civile din Basarabia 335 de care pentru fiecare etapă de marș [14]. Ținând cont de numărul mediu de etape (10), reiese că pentru desfășurarea marșului au fost întrebuițate 3.350 unități de transport oferite de către autoritățile locale.

Imediat după evacuarea trupelor a fost reluată pregătirea de luptă. Începând cu luna iulie s-au deschis cantonamentele de la Hotin și Tighina (Bender), iar din luna august – cele de la Trifănești. Deplasarea Regimentului Praga Infanterie de la Soroca până la Hotin pe o distanță de 10 etape a fost efectuată cu ajutorul a 270 de care (27 la fiecare etapă). Același număr de care a fost utilizat și pentru deplasarea Regimentului Lublin Infanterie de la Chișinău până la Tighina (Bender), lungimea traseului fiind tot de 10 etape [15]. Pentru deplasarea la cantonamente a unităților de artilerie desfășurate la Hotin, militarii au solicitat de la autoritățile locale câte 55 de unități de transport pentru fiecare etapă, ceea ce ar însemna per total în jur de 550 de care de transport [16]. Așadar, în anul 1864 populația regiunii a oferit unităților militare cel puțin 1.366 de care pentru o etapă de marș, în total aproximativ 20.490 de unități de transport. Începând cu anul 1865, situația devine una normală, numărul carelor folosite de militari în scopuri de serviciu pe o perioadă de până la trei zile se reduce simțitor. În anul 1865 carele au fost întrebuițate pentru transportarea bunurilor materiale Regimentului 35 al Cazacilor de pe Don și ale Regimentului 2 al Cazacilor din Orenburg plecați în patrie, înlocuiți cu Regimentul 33 al Cazacilor de pe Don, venit din regiunea militară Kiev, și cu Regimentul 2 al Cazacilor din Ural, transferat din gubernia Herson. Totodată, pentru completarea unităților cu efectiv, în Basarabia au fost aduși 5.915 recruți și demobilizați 624 ostași, în deplasări aflându-se 318 militari, toți fiind transportați cu carele localnicilor [17]. În anul 1868 a venit rândul completării cu recruți a unităților din cadrul trupelor sedentare (locale) și grănicerilor, numărul cărora era de 1.187 de persoane, cea mai mare parte completând batalionul din Chișinău [18]. Un număr și mai mic de recruți este înregistrat în anul 1870, anume – 595 [19], fapt explicabil prin completarea unităților conform statelor și abandonării treptate a recrutatului tradițional, în perspectiva trecerii la serviciul militar obligatoriu. Tendința respectivă este oglindită și de statistica oficială pentru anul 1867, prezentată în următorul tabel.

Tabelul 2

Numărul carelor livrate armatei în 1867<sup>2</sup>

Ținutul (localitatea)	Numărul carelor utilizate pentru serviciile armatei	Numărul carelor utilizate în general pentru serviciile de stat
Ținutul Orhei	2 318	8 289
Orașul Orhei	242	396
Ținutul Hotin	1 613	14 425
Orașul Hotin	306	483
Ținutul Akkerman (Cetatea Albă)	445	24 615
Localitatea Turlac	5	63

<sup>2</sup> Tabelul a fost alcătuit în baza datelor din ANRM, F.2, inv.1, d.7836, f.74-520.

Localitatea Păpușoi	9	42
Ținutul Soroca	1 547	6 637
Orașul Soroca	166	594
Ținutul Chișinău	1 275	9 751
Ținutul Iași	1 180	2 659
Orașul Bălți	266	-
Ținutul Tighina (Bender)	307	1 817
Orașul Tighina (Bender)	451	856
Coloniile germane	359	-
Țărani de stat	2 676	11 102
<b>În total</b>	<b>13 165</b>	<b>81 204</b>

### Concluzii

În încheiere, menționăm că, în perioada respectivă, cărăușia rămânea una dintre cele mai importante îndatoriri ale populației regiunii față de stat, în general, și față de armată, în particular. Anual, din gospodăriile localnicilor erau extrase de la 7.000 până la 12.500 de care și trăsurile de transport întrebuințate în serviciul unităților militare dislocate în ținut. Să recunoaștem totuși că, din acest punct de vedere, militarii nu erau primii la acest capitol, întâietatea revenind instituțiilor statului care făceau parte din componența Ministerului de Interne. Cota-parte a transporturilor militare era de 15,6%, în funcție de an, din numărul total de care puse la dispoziția statului de toate categoriile populației din Basarabia. Evident că, din punct de vedere economic, respectiva obligație față de stat nu putea afecta grav populația, cu atât mai mult că serviciile de transport erau oficial achitate de către comandamentele militare. Inconvenientul acestui tip de prestații era că ordinul de a înhăma caii și a pleca la drum putea veni în orice clipă, în momentul cel mai nepotrivit pentru țăran, ceea ce stârnea nemulțumiri latente și o stare de disconfort în rândul populației civile. Numai construcția căii ferate era în măsură să diminueze importanța acestei îndatori față de stat.

### Referințe:

1. ЗАЩУК, А. *Материалы для географии и статистики России собранные офицерами Генерального штаба. Бессарабская Область*. Санкт-Петербург: Тип. Товарищества Общественная польза. 1863, с.152.
2. Arhiva Națională a Republicii Moldova (în continuare – ANRM), F.2, inv.1, d.7665, f.55.
3. ANRM, F.2, inv.1, d.6571, f.70 verso.
4. Ibidem, f.40 verso.
5. Ibidem, f.369.
6. Ibidem, f.7 verso.
7. Ibidem, d.7669, f.104.
8. Ibidem, d.7665, f.234.
9. Ibidem, f.258.
10. Ibidem, f.152.
11. Ibidem, f.249.
12. Ibidem, f.261.
13. Ibidem, f.266.
14. Ibidem, f.281.
15. Ibidem, f.169 verso.
16. Ibidem, f.198.
17. Ibidem, d.7786.
18. Ibidem, d.8005.
19. Ibidem, d.8132, f.1-119.

### Date despre autor:

**Anatolie LEȘCU**, doctor în istorie, conferențiar universitar, Academia Militară a Forțelor Armate „Alexandru cel Bun” din Chișinău.

**E-mail:** lescuanatol@yahoo.com

**ORCID:** 0000-0001-8278-8513

Prezentat la 03.07.2019