

СЕЛЬСКО-  
ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ  
РЫНОК  
БЕССАРАБИИ  
В XIX в.

---

КИШИНЕВ «ШТИИНЦА» 1981

---

АКАДЕМИЯ НАУК МОЛДАВСКОЙ ССР  
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

*И. А. Анцупов*

СЕЛЬСКО-  
ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ  
РЫНОК  
БЕССАРАБИИ  
В XIX в.

Научный редактор доктор исторических наук  
*В. А. Золотов*

Работу рецензировали и рекомендовали в печать доктор исторических наук М. П. Мунтлин и кандидат исторических наук Ю. Г. Иванов

В монографии освещается развитие производительных сил в Бессарабии XIX в. и формирование сельскохозяйственного рынка. Основное содержание книги отражает место Бессарабии во всероссийском и мировом рынках.

Автор исследует отраслевые рынки, связанные с сельскохозяйственным производством, изменения в динамике процесса формирования внутреннего рынка сельскохозяйственной продукции, различные стороны и элементы рынка, сложные рыночные отношения, влияние на отраслевые рынки экспортно-импортных связей.

Монография рассчитана на специалистов-историков, преподавателей средних школ, студентов и всех интересующихся историей Молдавии.

А 10604 - 167  
М755(12) - 81 Беэ обывла. 0505020000

© Издательство  
"Штиинца", 1981

## В В Е Д Е Н И Е

Методологические основы теории рынка были разработаны классиками марксизма-ленинизма. В их трудах содержится глубокий анализ вопросов истории товарного производства, формирования внутреннего и внешнего рынков, системы реализации, обобщающие оценки и выводы о месте России в международном общественном разделении труда и т.д. Особенно большое значение для освещения избранной проблемы имеют "Капитал" К.Маркса и труды В.И.Ленина по истории аграрного капитализма. К.Маркс и Ф.Энгельс глубоко изучили действие закона стоимости, дали научное объяснение воспроизводственного процесса и места сферы обращения в нем как части этого процесса.

В.И.Ленин, исследуя экономическую и социальную действительность в России XIX – начала XX в., уделил известное внимание аграрному развитию Бессарабии и ее месту во всероссийском рынке. В трудах "Развитие капитализма в России", "По поводу так называемого вопроса о рынках", "К характеристике экономического реализма" и других В.И.Ленин показал, что формирование внутреннего рынка в России являлось результатом роста товарного производства в промышленности и сельском хозяйстве, развития капитализма на окраинах страны.

К.Маркс указывал, что развитие рынка тесно связано с процессом общественного разделения труда, которое "составляет общее основание всякого товарного производства"<sup>1</sup>.

В.И.Ленин рассматривал рост внутреннего рынка в неразрывной связи со специализацией в сельскохозяйственном производстве. Он писал: "Рынок является там и постольку, где и поскольку появляется общественное разделение труда и товарное производство. Величина рынка неразрывно связана с степенью специализации общественного труда"<sup>2</sup>.

Классики марксизма раскрыли социально-экономическое содержание категории рынка, рассматривая его как сферу товарного обмена, как неотъемлемый элемент товарного хозяйства.

Рынок выражает определенные экономические отношения товарного производства, это форма связей между товаропроизводителями<sup>4</sup>. Как известно, существовали две системы товарного производства: простая и капиталистическая. В последней товаром являлись

не только изготовленные для обмена продукты, но и производительные силы общества - земля, ее недра, промышленные предприятия, рабочая сила; возник рынок денег, ценных бумаг, валюты; товарное обращение становилось всеобщим. При капитализме товарное производство становилось "всеобщей формой производства" и сам труд оказывался товаром.<sup>5</sup>

Характер, роль и особенности функционирования рынка определяются общественно-экономической формацией, которую он обслуживает. В то же время рынок - это совокупный показатель уровня развития производительных сил. К тому же рынок не развивается автоматически вслед за ростом производства.

В капиталистическом обществе рынок становится регулятором экономики на основе закона стоимости. Приобретая относительную самостоятельность, он воздействует на производство и потребление.

К.Марко, рассматривая проблему рынка, связывал ее с циклическим характером капиталистического производства, с ограниченностью спроса и потребления как основы периодических кризисов перепроизводства: "...наступает такой момент, когда рынок оказывается слишком узким для произведенной продукции"<sup>6</sup>. Рынок не успевает за расширением производства из-за узких рамок платежеспособного спроса населения. И по мере развития капитализма проблема рынка все более обостряется.

На внутренний и внешнеторговый товарообороты воздействуют народнохозяйственная и рыночная конъюнктуры. Народнохозяйственная конъюнктура - это совокупность признаков, характеризующих общее состояние народного хозяйства: уровень развития материального производства, размеры реальных доходов трудящихся, финансово-кредитную ситуацию и др. От народнохозяйственной конъюнктуры зависит конъюнктура рынка - совокупность складывающихся на рынке в данный момент экономических условий, при которых осуществляется процесс реализации: определенное соотношение между спросом и предложением, уровень цен, насыщенность рынка - размеры товарных запасов. Составная часть конъюнктуры рынка - торговая конъюнктура, т.е. складывающееся в каждый данный момент состояние развития торговли (объем и темпы товарооборота, наличные товарные ресурсы, покупательные фонды населения, интенсивность спроса и степень его удовлетворения и пр.), т.е. условия, при которых протекает деятельность торговых организаций и предприятий<sup>7</sup>.

К рыночным категориям относятся предложение товаров и спрос на них, цены, ассортимент товаров, основные направления в движении товарных потоков. Из этих тесно взаимосвязанных составных элементов рыночного механизма определяющими являются цены.

Категории рынка – предложение и спрос – выражают экономические отношения, присущие данной социально-экономической формации, в процессе распределения и обмена (производство представлено на рынке предложением, а потребление спросом). Эти категории тесно связаны и взаимообусловлены: "... спрос определяет предложение и, наоборот, предложение определяет спрос<sup>8</sup>.

Предложение – это совокупность товаров, поступающих для окончательной реализации на рынке, а спрос – форма проявления потребности в сфере обращения. В предложении и спросе выражены определенные общественные отношения. "...Рассматривая спрос и предложение, мы считаем, что предложение представляет сумму продавцов, или производителей, данного определенного товара, а спрос – покупателей, или потребителей (индивидуальных или производительных), этого же самого товара"<sup>9</sup>.

Величину спроса определяют покупательная способность населения, платежеспособные возможности потребителей.

Платежеспособный спрос охватывает не только предметы потребления, но и удовлетворение потребностей в средствах производства. По формам он включает в себя товарный спрос населения, спрос со стороны государства (закупка продовольствия с целью создания запасов) и внешнего рынка (экспортные операции<sup>10</sup>). В рыночном механизме экономисты различают многие оттенки платежеспособного спроса<sup>11</sup>. Посредством спроса и предложения в известной мере происходит регулирование производства.

Существовала известная взаимосвязь между предложением, спросом и ценой (денежной формой выражения стоимости товара). Предложение товаров находилось в прямой зависимости от цены: либо цены при повышении стимулировали материальное производство, что сопровождалось расширением предложения, либо при снижении их содействовали сокращению выпуска продукции и, следовательно, объема товарного предложения. Конечно, такое реагирование не было немедленным.

Регулирование потребительского спроса уровнем цен характеризуется и обратной связью. На уровень и отклонение рыночных цен от цен производства влияет соотношение спроса и предложения и ряд других факторов: стихийные бедствия, войны, локальные хозяйственные сдвиги, политическая обстановка, спекуляция, налоги и др.

Рыночные цены на сельскохозяйственном рынке выравнивались через рост товарных масс, улучшение аграркультуры, развитие транспорта, ускорение оборачиваемости торгового капитала (рост рыночных операций).

С территориальной точки зрения рынки подразделяют на местные, внутренние (совокупные) и внешние. Местный рынок – это сфера реализации товаров в пределах какой-то территориальной единицы или экономического района. Внутренний рынок включает в себя специальные или отраслевые рынки, т.е. рынки конкретных товаров или группы товаров, связанных между собой признаками производственного характера<sup>12</sup>. В нашем исследовании таковыми являются рынки продуктов сельскохозяйственного производства.

По функциональному назначению различают рынки средств производства и предметов потребления: В основу этой классификации положен признак натурально-вещественного состава произведенной продукции. Мы рассматриваем главным образом рынок товаров сельскохозяйственного происхождения.

В трудах классиков марксизма-ленинизма раскрыто значение внешнего рынка в международном разделении труда, в утверждении капиталистического способа производства. В.И.Ленин, говоря об объективной необходимости внешнего рынка для капитализма, указывал на следующие факторы его развития: в условиях развитого обращения и широких торговых связей между государствами отрасли экономики специализировались на производстве продукции на вывоз; неравномерность, диспропорция в развитии отраслей общественного производства по масштабам и темпам вынуждали более развитые из них искать внешних рынков; свойственная капиталистическому производству тенденция к безграничному расширению без учета емкости внутреннего рынка. "...Капиталистическое предприятие неизбежно перерастает границы общины, местного рынка, области, а затем и государства", что ведет каждую отрасль промышленности "к необходимости искать внешнего рынка"<sup>13</sup>.

В середине XIX в. сложилась совокупность взаимосвязанных друг с другом внутренних рынков ряда государств (как составных частей мирового хозяйства) – мировой рынок. В Европе сформировался крупный промышленный центр – Англия. В то же время ряд государств, в том числе Россия, преимущественно сельскохозяйственных, поставляли в этот центр сырье, потребительские товары и получали взамен деньги и промышленные изделия. В последней четверти этого столетия в мировой рынок вошли другие промышленные (США, Франция, Германия) и сельскохозяйственные страны. Расширялись территориальные рамки и емкости рынка<sup>14</sup>.

Россия как звено мирового рынка оставалась традиционным поставщиком сельскохозяйственной продукции. На протяжении всего исследуемого периода ее товарооборот был тесно связан с промышленно развитыми западноевропейскими державами, откуда она получала фабрично-заводские изделия.

На внешнеконочных связях сказывалась таможенная политика и практика государственного регулирования законодательными мерами объема экспорта и импорта, защиты внутреннего рынка от наплыва иностранных товаров. Высокие ограничительные таможенные импортные сборы на определенное время обеспечивали выгодный сбыт собственных товаров.

В таможенных ограничениях отражалась конкурентная борьба на мировом рынке, в которой положение России часто оказывалось уязвимым. Царское правительство в этих условиях стремилось оградить интересы господствующих классов и позиции страны во внешнеторговых связях покровительственной таможенной политикой. Эта политика содействовала также укреплению устоев капитализма, поэтому практика таможенного обложения, по определению В.И.Ленина, "представляет один из самых крупных, принципиальных вопросов капитализма..."

Таможенная политика царского правительства имела прямое отношение к сельскохозяйственному рынку Бессарабии и сказывалась на реализации продукции ряда отраслей как на внутреннем региональном и всероссийском рынках, так и за рубежом. Таможенные барьеры против ввоза коринки, шерсти, живого скота, турецкого табака, вина и других товаров обеспечивали интересы землевладельцев и торговцев края и бесперебойный сбыт этих товаров внутри страны и за рубежом.

В.И.Ленин показал, что один из важнейших стимулов развития внутреннего рынка в России - расширение производства товаров на продажу в крестьянских хозяйствах. Он отмечал различные виды связи крестьянских хозяйств с рынком. Большинство из них реализовывало продукцию, чтобы возместить затраты труда и средства в процессе производства, создать экономические возможности продления стабильности хозяйственной жизни и процесса воспроизводства для личного потребления (покупка потребительских товаров и продовольствия), погасить непроизводительные затраты - налоги, долги, проценты по займам и ссудам; часть вырученных на рынке денег шла также на исполнение различной традиционной обрядности. Следовательно, реализация продуктов в определенной мере заканчивалась с получением денег, которые тратились на непроизводственные потребности.

По мере углубления процесса формирования сельской буржуазии в среде крестьян складывался новый тип предпринимателя, который пробивал себе путь к рынку через бюрократические препоны, сословно-правовые торговые преграды, действуя на рынке рядом с городской торговой буржуазией. Включаясь в торгово-промышленные и ростовщические операции, он конкурировал с ней: рядом его коммер-

ческой деятельности охватывал не только сельскую местность, но и город и транспортную сеть.

Товарно-денежные отношения приобретали все большее значение и в середняцких и бедняцких хозяйствах. Систематически продавали сельскохозяйственные продукты середняки. С углублением имущественного и социального расслоения крестьянства возрастал внутрисельский спрос на товары. Будучи не в состоянии обеспечить себя продуктами питания собственного производства, бедняки вынуждены были приобретать их за деньги.

В.И.Ленин отмечал, что "...превращение крестьянства в сельский пролетариат создает рынок главным образом на предметы потребления, а превращение его в сельскую буржуазию создает рынок главным образом на средства производства"<sup>16</sup>. В обоих случаях на рынке выступают крестьяне-потребители, но запросы у них разные. В денежном балансе крестьянских хозяйств большой удельный вес стали занимать рыночные статьи доходов и расходов.

Товарность крестьянского земледелия и животноводства в дореформенной деревне края росла медленно. В первые десятилетия после присоединения его к России торговое значение зернового производства было сравнительно невелико, степень товарности (отношение товарной части ко всей валовой продукции) полунатуральных крестьянских хозяйств до середины XIX в. оставалась незначительной.

Животноводство в Бессарабии с многими чертами экстенсивности и примитивности в дореформенные десятилетия являлось более товарным, чем зерновое хозяйство.

Капиталистический уклад как основная форма хозяйства формировался в сложных социально-экономических условиях: в процессе межотраслевой эволюции, при господстве феодального строя (с засилем помещичьего землевладения в центральной и северной зонах и "государственного" феодализма на юге области), с другой стороны, действовал положительный стимул к расширению товарного производства - довольно устойчивый спрос на бессарабские сельскохозяйственные продукты на всероссийском и зарубежном рынках.

Расширение внутреннего рынка Бессарабии, увеличение его емкости, товарного ассортимента, развитие внутриобластного товарообмена и экспортной торговли отражали развитие капитализма.

Буржуазные реформы в Бессарабии 60 - 70-х гг. способствовали созданию условий для ускорения процесса утверждения аграрного капитализма, расширения внутреннего рынка на базе углубления сельскохозяйственной и промышленной специализации. Материальные и трудовые ресурсы сосредоточивались на нескольких отраслях сельскохозяйственного производства (здесь не сложилось монокультур-

ной экономики). Росло товарное производство, увеличивалось население, занятное ремеслом и в фабрично-заводской промышленности, четче обозначалось классовое расслоение в деревне, возрастал рыночный спрос на сельскохозяйственную продукцию. Менялась география рынка – совокупность пунктов сбыта товаров.

Товарный рынок Бессарабии формировался и функционировал под влиянием прежде всего внутренних экономических факторов. Но в этом процессе немалую роль играли также широко развивавшиеся хозяйственное сближение и контакты бессарабского сельскохозяйственного рынка с общероссийской экономической системой и внешним рынком.

С усилением капиталистических тенденций в сельскохозяйственном производстве Бессарабия втягивалась не только в общую систему формировавшегося капиталистического рынка страны, но и в мировой товарный обмен. Это подтверждает история торгово-хозяйственных связей Бессарабии, товарная продукция которой во все возрастающем объеме поступала на внутрироссийский рынок. Как будет видно из конкретного материала глав, уже с первых лет после присоединения края в центральные районы страны и губернии правобережной Украины из Бессарабии вывозили вино, фрукты, скот, табак, масличные культуры и другие товары.

С упразднением в начале 30-х гг. Днестровской таможенно-карантинной линии товарный рынок Бессарабии становится органической частью товарного рынка страны и ее хозяйственно-экономической системы. Следует отметить, что таможенная граница внутри России создавала барьеры для формирования всероссийского рынка. Применительно к Бессарабии такая граница, функционировавшая в течение двух десятилетий, с одной стороны, способствовала формированию бессарабского внутреннего рынка, с другой стороны, приводила к экономическим затруднениям, так как от прежних рынков область оказалась отрезанной, а контакты с заднестровскими торговыми центрами лишь налаживались в обстановке осложнившейся таможенной процедуры. Царское правительство было вынуждено специально заняться вопросами сбыта бессарабских товаров. Оно приняло меры, чтобы облегчить вывоз сельскохозяйственных товаров за границу через Новоселицу и нижнедунайские порты<sup>17</sup>. Для урегулирования рыночных контактов с соседними и центральными губерниями правительство предложило торговцам ряд льгот по сделкам купли-продажи бессарабских товаров и, наконец, решилось упразднить таможни по Днестру, что, безусловно, ускорило процесс включения края во всероссийский рынок<sup>18</sup>.

Предоставленными льготами по гильдейским налогам, по безакцизной торговле виноградными винами и беспошлинному вывозу скота широко воспользовались местные и привлеченные выгодностью и прибыльностью коммерческой деятельности иногоордные купцы (особенно одесские).

Усиленное хозяйственное освоение края, увеличение численности городского населения, социальное расслоение в деревне, рост обрабатывающей промышленности, расширение транспортной системы положительно сказались на развитии в Бессарабии сельскохозяйственного рынка, который стал играть заметную роль в системе всероссийского рынка. Ему были присущи особенности, вызванные внутри- и внешнекономической ситуацией, степенью производственной подготовленности края к участию в широком обмене.

Экономическая стабильность края сложилась не сразу. Это объяснялось тяжелым хозяйственным разорением его к моменту присоединения к России, слабой освоенностью земель, малой населенностью, затянувшимся до середины 30-х гг. устройством переселенцев. И хотя численность населения росла довольно высокими темпами, в до-реформенный период Бессарабия нуждалась в притоке рабочей силы извне, особенно для южной зоны.

Как и в других экономических районах страны, здесь углублялась специализация сельскохозяйственного рынка. Несмотря на обширную сырьевую базу для развития пищевой промышленности в крае по ряду причин не сложилось крупных промышленно-городских зон. Поэтому внутренний рынок для сельскохозяйственного сырья суживался; оно шло в большем количестве за пределы края.

На рынке средств производства преобладали товары, поставляемые с заводов и фабрик страны, зарубежными фирмами; границы его неоколько раздвигались небольшим числом мелких предприятий, в самой Бессарабии, открытых в течение исследуемых десятилетий.

На рыночные связи Бессарабии, безусловно, существенно влияло ее пограничное положение. Постоянный спрос на бессарабские продукты на внешнем рынке, удобное географическое расположение, близость крупных торговых пунктов, связанных с зарубежными потребляющими центрами, открывали для Бессарабии широкие возможности экспорта продуктов питания и сырья.

Географическое и экономическое положение края вызвало необходимость расширения сети внутренних дорог и прокладки коммуникаций с выходом за границу.

Воспроизводственный процесс в сельском хозяйстве, товарное производство в значительной мере определялись внешними факторами.

Сформировалась устойчивая ориентация ряда отраслей сельскохозяйственного производства на экспорт. Объем товарооборота, уровень цен, общая рыночная конъюнктура Бессарабии во многом зависели от конъюнктуры внешнего рынка.

В структуре экспортных поставок главное место занимала традиционная сырьевая группа – продовольствие и сельскохозяйственное сырье. Развитие экспортно-сырьевых отраслей в сельском хозяйстве отличало экономику Бессарабии.

Роль разных стран в импорте бессарабских сельскохозяйственных товаров различна, но их объединяло одно – ввозили преимущественно в более развитые в промышленном отношении страны.

Приобщение Бессарабии к международному капиталистическому разделению труда стимулировало развитие внутренних экономических связей, так как поставляемая на экспорт продукция в основной своей массе проходила через внутренний рынок.

Особенно возрос удельный вес бессарабской сельскохозяйственной продукции во внешней торговле России в пореформенные десятилетия. Усиливались также экономические связи и торговые обороты с другими губерниями страны.

Превышение вывоза товаров над ввозом в ценностном выражении должно было бы обеспечить поступление в край больших денежных средств и создание золотовалютных резервов. Судя по отчетам таможенных учреждений, ежегодно фиксировался значительный прилив валюты. Однако на деле происходила утечка торговых прибылей и доходов за пределы Бессарабии, особенно в Одессу, так как ее многочисленные сбытовые организации и торговые дома сосредоточивали основную долю экспорта бессарабского зерна, масличных культур, шерсти, сала и т.п. Такая специфика в структуре торговых звеньев создавала постоянное напряжение в финансово-кредитной системе Бессарабии из-за нехватки в обращении денег и сдерживала накопление капитала.

В экспортных операциях активную роль играли иностранные фирмы и отдельные торговцы-оптовики, действовавшие в Галаце, Браилове и Черновицах. Они также отвлекали немало денег от внутреннего рынка Бессарабии.

Рынок представляет собой единство двух сторон: экономической и технико-организационной. Вторая сторона – это система организации товарооборота, она включает в себя специальные товаропроводящие предприятия и торговый аппарат.

Обособление торговли в самостоятельную отрасль хозяйства выражается и в создании материально-технической базы (склады, разгрузочно-погрузочные средства, торговая сеть), в выделении аван-

совых оборотных средств для купли-продажи товаров. Торговля – это посредническая отрасль, обслуживающая сферу товарного обращения, это форма организации товарного обращения. Функции торговли: закупка товаров, хранение их, подготовка к продаже и сам акт продажи.

Организация товарооборота осуществлялась через различные звенья: оптовые сделки, транзитные поставки, складскую торговлю, магазины, ярмарки, базары, комиссионные операции, биржи, мелкую развозную и разносную торговлю и др.

Безусловно, роль торговли в рыночных связях велика: торговые предприятия завершают процесс реализации продукции. Но торговля охватывает лишь часть сферы товарного обмена. Как экономическая система со специфической деятельностью по обслуживанию этой сферы она характеризуется совокупностью специфических хозяйственных и технологических операций, с помощью которых выполняются экономические и социальные функции. Рынок является звеном процесса общественного воспроизводства, а торговля – формой обмена и отраслью хозяйства<sup>19</sup>. Торговля не охватывает всех сделок купли-продажи, заключавшихся на рынке. И во внутридеревенском обмене и отчасти в экономиях крупных землевладельцев обменные операции совершались путем прямых связей, т.е. в порядке непосредственного контакта производителей и потребителей продукции. Здесь отсутствует посредническое звено, обменные операции (товарное обращение) не обособились в отрасль народного хозяйства, это одноактный процесс обмена товаров.

Во внутридеревенском рынке существовала первичная форма обмена продуктов полеводства и животноводства – товар за товар, т.е. часть продукции реализовалась в натуральной форме.

У сельского населения и отчасти у городских жителей, связанных с земледелием и животноводством, широко практиковалось внерыночное, натуральное потребление продуктов питания. Его надо иметь в виду и учитывать. Эти поступления из нерыночных источников преувеличивали в крестьянских хозяйствах полунаатурального характера.

## Источники

Источниковой основой монографии послужили неопубликованные и опубликованные документы. Значительная часть архивных источников представлена материалами разностороннего характера, извлеченными из ЦГИА СССР, ЦГА МССР, ЦГВИА СССР, ГАОО, ФГАОО, ГАХО и других архивохранилищ. Охарактеризовать всю совокупность использованных источников не представляется возможным из-за их объема, поэтому мы останавливаемся на наиболее важных. Многообразны данные же-

лезнодорожных и водных транспортных ведомств. Это документы о грузопотоках, без которых невозможно определить географию рынков, направления товарных потоков, масштабы их вывоза в глубь страны и в отпускные порты. Из материалов транспортной статистики важные для нас сведения содержатся в экономических обоснованиях проектируемых рельсовых и водных путей, в отчетах Управления Юго-Западных железных дорог – одной из разветвленных и протяженных транспортных систем в стране. Это управление занималось не только перевозками грузов, но и судо-комерческими операциями и вследствие этого проявляло пристальное внимание к экономике в районе своих магистралей и ответвлений.

Обширную группу источников составляют документы таможенных учреждений. Значительно обогащают наши представления об организации вывоза сельскохозяйственной продукции Бессарабии на мировой рынок, об условиях товарообмена с соседними странами и более отдаленными западноевропейскими торговыми центрами издававшиеся в течение многих десятилетий "Виды внешней торговли".

Привлечены и необходимые сведения из опубликованных документов, помещенных в 3- и 4-м томах серии сборников "История Молдавии. Документы и материалы"<sup>20</sup>.

Несомненно, специфика монографии, базирующейся на анализе большого числа эмпирических данных, по преимуществу цифровых, требует многообразных статистических сведений, как о суммарных величинах, так и деталях. Статистические характеристики, показатели, подсчеты и операции по товарообмену с известной долей вероятности отражают экономическую реальность, интенсивность рыночных связей.

Очень важна при исследовании зернового рынка урожайная статистика – существенный составной элемент большой статистики. Это главным образом посезонные сведения, дающие возможность с известной точностью определять величину хлебных потоков по периодам и временем года, выявлять моменты возрастания и постепенного уменьшения поступлений рыночного хлеба. Сведения такого характера содержатся в специальных сборниках, издававшихся Центральным статистическим комитетом МВД, Департаментом сельского хозяйства МГИ, Российским географическим обществом, местными статистическими учреждениями, земствами.

Необходимые данные о реализации продукции животноводства содержатся в специальных приложениях к отчетам губернаторов, в сведениях ветеринарных ведомств, в информации чиновников, обследовавших отдельные отрасли животноводства. Более достоверные и разнообразные учетные данные (численность, качественные характеристики, территориальное размещение) сохранились о поголовье коней (выявля-

лись военными ведомствами, учреждениями государственного коннозаводства, поставщиками лошадей на рынке) и овец (особенно по тонкорунной и каракульской породам).

Слабее всего отражено в документах внутрисельское, крестьянское животноводство. В частности, объем фактического рыночного оборота крестьянского поголовья не поддается точному исчислению.

Экспортно-импортные грузопотоки фиксировала таможенная статистика. Она позволяет определить общий объем внешнеторгового товарооборота, соотношение общероссийского и бессарабского товарных потоков, склебания отпускных цен, состав товарной массы, специализацию рынка, торговые пути, размеры экспорта на протяжении периодов и отдельных лет, таможенную политику государств, продолжительность и прочность внешнеторговых связей, численность и состав торговцев и основных поставщиков товаров.

Сохранившиеся статистические сведения страдают рядом существенных недостатков: разноречивостью, дробностью материалов, отрывочностью и приблизительностью цифровых показателей, условностью и неточностью. Часто за официальными сведениями скрываются различные приемы группировки и обработки первичных данных.

Источниками служат труды современников, изучавших экономику Бессарабии.

Сохранились письменно зафиксированные мнения о хозяйстве края передовых людей того времени. В частности, большой интерес представляет записка декабриста А.О. Корниловича (1800-1834 гг.), который участвовал в топографических съемках и размежевании Бессарабии в 20-х гг. В ней содержатся предложения о развитии промышленности, сельского хозяйства и торговли<sup>21</sup>.

К числу источников при исследовании внешнеторговых связей относятся донесения консулов, содержащие информацию о конъюнктуре рынка в ряде стран, маклерские бюллетени, публиковавшиеся более или менее регулярно в г. Одессе, где в обобщенных сводках сообщалось о ценах, запасах товаров, объеме вывоза и другие важные рыночные сведения. По ним можно определить общие контуры объема и направления торговли главными видами сельскохозяйственной продукции в этом крупнейшем центре отпускных операций. Данные о размещении культуры табака, винограда, масличных и их товарности публиковали чиновники Инспекции сельского хозяйства Южной России<sup>22</sup>.

Многие ценные сведения содержатся в обширной историко-географической и отраслевой сельскохозяйственной литературе, хотя в ряде книг и статей встречаются противоречивые данные о сборе винограда (изготовление вина), табака, объеме экспорта некоторых товаров и др.

Все же ограниченность источников, недостоверность сведений в некоторых из них, фрагментарность данных затрудняют в ряде случаев определение степени товарности в валовом продукте. Не располагая достаточными данными, мы не могли со статистической точностью сказать о рыночных связях крестьянских хозяйств в первом десятилетии после присоединения края к России. Из-за их отрывочности не поддаются обобщению материалы о торгующих крестьянах по всему периоду.

### Состояние изученности рыночных связей Бессарабии в дореволюционной литературе

Попытки исторически осмыслить экономические процессы в крае делались в первой половине XIX в. Некоторые авторы констатировали торговые связи края с соседними украинскими губерниями и зарубежными странами уже в первые десятилетия после Бухарестского мира<sup>23</sup>.

В 20 - 40-х гг. мнения о перспективах экономического развития края и, следовательно, товарообмена высказали представители военных ведомств<sup>24</sup>. Составленные ими статистические обзоры Бессарабии содержат разделы о географии рынков, объеме продовольственных излишков, направлении грузопотоков, состоянии транспорта, а также перспективные прогнозы по вопросам сельскохозяйственного производства.

Во второй половине XIX в. Бессарабия становится губернией торгового зернового хозяйства. Ее рыночная экономика привлекает внимание исследователей и специалистов-практиков. Много писал о Бессарабии А.А.Скальковский - руководитель Главного статистического комитета Новороссийского края, историк, экономист, публицист. А.А.Скальковский осветил обширный круг вопросов, касающихся развития производительных сил и товарообмена в Бессарабии, оставил ряд соображений о характере рыночных связей, однако он не понял процесса формирования капиталистического способа производства<sup>25</sup>.

Продолжалась публикация военно-статистических обзоров Бессарабии. В 60-х гг. появился объемистый труд А.И.Зашука, в котором обобщены ценные сведения об экономическом состоянии края, хозяйственной специализации, внутренней и внешней торговле<sup>26</sup>. Близко к ним по целям и привлеченному материалу за 80 - 90-е гг. примыкают подобные обзоры штаба Одесского военного округа, в который входила и Бессарабия<sup>27</sup>.

Безусловно, в числе книг, осветивших отдельные стороны процесса формирования сельскохозяйственного рынка Бессарабии, видное место занимает труд известного либерально-буржуазного экономис-

та и статистика Ю.Янсона. Автор обобщил сведения о сборе хлебов, движении хлебных грузов по транспортным путям, оборотах на внутреннем рынке и экспорте зерна, организации хлебной торговли, о крупных рыночных центрах и деятельности важнейших коммерческих "домов"<sup>28</sup>.

В 70 - 90-е гг. в Бессарабии проходил процесс глубокого капиталистического переустройства сельского хозяйства. Губерния пережила аграрный кризис, активно реагировала на мировой зерновой кризис. На это отзывались прежде всего земцы. Они высказали свои суждения в многочисленных сборниках статей, "вестниках", отдельных книгах, прямо или косвенно подымали широкий круг вопросов: о необходимости перестройки сельского хозяйства, сооружения новых железнодорожных ветвей для сближения Бессарабии с торговыми центрами страны и мировыми рынками, частичной реорганизации помещичьих экономий с целью приспособления к рыночному спросу. В этих мероприятиях они видели выход из затруднений и благодаря им надеялись устоять в кризисной ситуации.

Чувствовались приглушенные нотки критического отношения к сложившейся и поддерживаемой правительством таможенной системе. Земцы не осознавали глубины происходящих социально-экономических явлений и рассуждали об экономической целесообразности расширения мелкого кредита, строительства элеваторов, улучшения судоходных условий на Днестре и т.п.<sup>29</sup>

Видным и достаточно осведомленным экономистом конца XIX - начала XX в. являлся Н.К.Могилянский. В статьях и монографических исследованиях, посвященных состоянию экономики края, и в первую очередь сельскохозяйственного производства, автор много внимания уделил развитию торговли продовольственными товарами. Его также интересовал вопрос о включении Бессарабии в систему всероссийского рынка. Фактически эти труды отражали интересы сельской буржуазии. Впоследствии Н.К.Могилянский несколько отдалился от этой тематики.<sup>30</sup>

Из монографических работ, касавшихся сельскохозяйственного рынка Бессарабии конца XIX - начала XX в., следует отметить богатую фактическими сведениями книгу довольно компетентного земского агронома В.Ломакина<sup>31</sup>. Автор располагал конкретными материалами о состоянии отраслей сельского хозяйства, о специализированных экономиях помещиков, товарном характере этих экономий и связях с местным и более отдаленными рынками. В.Ломакин видел в таких хозяйствах очаги рационализации, образцы желаемого пути сохранения и укрепления позиций обуржуазившихся помещиков.

Либерально-народническое направление в экономической мысли края представляла небольшая группа авторов<sup>32</sup>. Они положительно характеризовали результаты утверждения буржуазных отношений в бессарабской деревне, а втягивание губернии в мировые рыночные связи рассматривали как большое бедствие.

Выразители интересов крупных землевладельцев, втянутых в капиталистическое производство и сплотившихся в различных "обществах" и "собраниях" на основе общих экономических интересов и необходимости быстрейшего приспособления к рынку, стояли за укрепление связи помещичьих хозяйств с всероссийским и мировым рынками путем широкой и всесторонней рационализации и специализации сельского хозяйства, сочетания сельскохозяйственного производства с промышленным. В этом они усматривали средство повышения конкурентоспособности своих товаров<sup>33</sup>.

Как видно из краткого обзора работ дореволюционных авторов, в распоряжении исследователя имеется ряд книг и очерков и много статей по социально-экономической истории Бессарабии, в которых собран большой фактический материал и сделаны попытки обобщений по интересующей нас проблеме. Общим недостатком работ перечисленных авторов является неспособность их научно объяснить сложный процесс формирования капиталистического рынка.

### Советская литература

Советская историко-экономическая литература последних лет пополнилась рядом трудов по интересующей нас проблеме. Происходит ее углубленное изучение в конкретно-историческом плане. В подавляющем большинстве они носят региональный характер, либо посвящены изучению какого-либо аспекта проблемы формирования и развития сельскохозяйственного рынка.

Безусловно, важное значение для исследования хлебного рынка в Бессарабии имеют труды А.С.Нифонтова и Т.М.Китаниной<sup>34</sup>. Рассуждения этих авторов и многочисленные цифровые обобщения позволяют четче определить место Бессарабии и в зерновом производстве и в реализации хлеба в масштабах всероссийского рынка. Однако в монографии А.С.Нифонтова обойден зерновой кризис последней четверти XIX в., а в книге Т.М.Китаниной главное внимание уделено хлебной торговле начала XX в. .

Из монографических исследований, посвященных истории всероссийского рынка, следует особо отметить монографию И.Д.Ковалченко и Л.З.Миллса<sup>35</sup>. Авторы внимательно и глубоко осмыслили фактические материалы, достаточно точно и обоснованно изложили процесс

формирования всероссийского капиталистического рынка. Положив в основу исследования обширный круг статистических источников, авторы с помощью счетно-решающих машин обработали и обобщили соответствующие сведения по Европейской России. Ясно выраженная цель, которую они поставили в этом исследовании, достигнута. В монографии содеряжатся некоторые сведения и выводы, относящиеся к Бессарабии.

В монографии П.Г.Рындзюнского<sup>36</sup> последовательно и детально рассмотрен процесс утверждения капитализма в стране. Труд является важным этапом в решении этой актуальной проблемы. Автор касается некоторых сторон истории сельскохозяйственного рынка исследуемых десятилетий, привлекая обширные статистические материалы.

В числе работ, посвященных исследованию хлебного рынка на территории всей Европейской России, в том числе одному из кардинальных вопросов этой проблемы - ценообразованию и эволюции цен на протяжении длительного периода, - следует отметить работы Б.Н.Миронова<sup>37</sup>.

Близкими к Бессарабии по историко-хозяйственным признакам были регионы Южной Украины, Приазовья, Дона и Северного Кавказа. Поэтому исследования о сельскохозяйственном производстве и рыночных связях на этих территориях содействуют выявлению общих черт и специфики сельскохозяйственного рынка и обеспечивают исследователя многочисленными данными для параллелий и сравнений. К их числу относятся труды И.А.Гуржия, В.А.Золотова, П.А.Шацкого, С.А.Чекменева, В.Н.Ратушника, А.В.Фадеева, Т.Х.Кумыкова, И.А.Гриценко и др.

<sup>38</sup>

Эти историки стремятся проследить связь реализации сельскохозяйственной продукции на внутреннем и внешнем рынках с развитием аграрного капитализма. Их работы позволяют глубже вникнуть в условия формирования сельскохозяйственного рынка на южных окраинах страны, определить место Бессарабии в сбыте зерна и животноводческих товаров за ее пределы, в том числе через черноморские и нижнедунайские порты.

Опираясь на марксистско-ленинскую теорию, советские историки достигли определенных результатов в исследовании торговли в крае. Впервые детально рассмотрена эта отрасль народного хозяйства в ряде работ. Авторы пришли к убедительным результатам. В последнее время в издаваемой советской исторической литературе появился ряд исследований, охватывающих эпохи феодализма и капитализма, в которых довольно полно изучены социально-экономические предпосылки утверждения капиталистического производства в Бессарабии. Это позволяет не рассматривать специально вопросы материа-

льно-производственной базы сельского хозяйства, аграрной эволюции, сельскохозяйственного освоения края, социально-правового положения разрядов крестьянства. Собрана обширная статистика, на основании которой предпринимались попытки подсчитать товарные излишки зерна и животноводческих продуктов, вина, плодов и технических культур, освещались условия товарообмена во внутренней и внешней торговле, транспортировки товарных потоков, организации торговых операций, что имеет прямое отношение к истории сельскохозяйственного рынка в крае<sup>39</sup>.

Близко к этим трудам примыкают работы специалистов по отдельным отраслям сельскохозяйственного производства, в которых содержатся, хотя и не бесспорные, сведения о сбыте земледельческой и животноводческой продукции<sup>40</sup>.

Историки-молдавоведы много сделали для изучения торговых оборотов городов, внешнеторговых связей и направлений сбыта. Но другие стороны рынка, в том числе сельскохозяйственного, несмотря на его важность для экономической истории XIX в. в аграрном крае, остались неисследованными. Не нашли освещения уровень платежеспособного спроса населения, внешнериночная ориентация ряда отраслей и подотраслей сельского хозяйства, зоны тяготения к крупным торговым центрам, вопросы ценообразования, товарность крестьянских и поместочных хозяйств. В целом следует отметить недостаточную разработанность и слабую изученность истории сельскохозяйственного рынка края.

В монографии исследуются отраслевые рынки, связанные с сельскохозяйственным производством, изменения в динамике процесса формирования внутреннего рынка сельскохозяйственной продукции, различные стороны и элементы рынка, сложные рыночные отношения, в которых развивалось сельское хозяйство края, влияние на отраслевые рынки экспортно-импортных связей и включение Бессарабии во всероссийский рынок.

В ней также освещаются вопросы о формировании капиталистических рыночных связей, о воздействии мирового зернового кризиса пепропроизводства конца 70 - начала 90-х гг. на экономику края, о направлениях грузопотоков и зависимости их от состояния транспортных средств, от включения Бессарабии в железнодорожную систему страны, укрепления позиций России на Дунае.

Хронологически период обозначен 1812 г. - концом XIX в. В истории края 1812 г. - не только рубеж в политической истории, но и важная веха его социально-экономического развития.

В конце XIX века Россия переходит к империализму, но этот период выходит за рамки нашего исследования.

## ГЛАВА I. ЗЕРНОВОЙ РЫНОК

### I. Зерновое производство

Как уже отмечалось, роль и функционирование рынка определяются системой общественного производства. Рынок служит сферой реализации товаров, изготовленных в процессе производства. В связи с этим в данной главе остановимся на зерновом производстве, увеличении уровня его товарности. Ускорению этого процесса в Бессарабии содействовали следующие факторы: углубление процесса общественного разделения труда, вовлечение края в хозяйственную систему России, рост населения, расширение внутреннего и внешнего рынков, рост городов, установление экономических связей с обширным всероссийским рынком, расслоение крестьянства и др.

Производство зерна являлось до середины века важнейшей, а затем ведущей составной частью экономической структуры края и одной из основных статей рыночного оборота. Зерно имело высокую потребительскую и рыночную ценность и универсально использовалось.

В пореформенные десятилетия рамки сельскохозяйственного рынка раздвинулись в связи с ростом промышленности, развитием железнодорожного и водного транспорта, утверждением капиталистического производства, с увеличением спроса на продукты сельского хозяйства Бессарабии внутри страны и за рубежом (в Англии, Франции, Италии, Австро-Венгрии\*). К концу столетия, когда Россия стояла на пороге больших перемен, Бессарабия была в числе губерний с четко выраженным торговым характером зернового хозяйства. На хлебном рынке главное место занимали пшеница, кукуруза и ячмень. Соответственно возрастал их удельный вес в структуре валовой и товарной продукции. Это сочетание культур в зерновом хозяйстве наиболее полно соответствовало потребительским и товарным запросам.

Урожаи зерновых в Бессарабии характеризовались нестабильностью, но в целом по основным периодам наблюдалась тенденция роста. Мы разграничиваем периоды в связи с территориальными изменениями (по результатам войн 1853-1856 и 1877-1878 гг.).

В течение 1814-1853 гг. валовой сбор вырос с 0,65 до 3-4,5 млн. в 1867-1877 гг. колебался между 3 и 4 млн. и в 1878-1898 гг. - между 5 и 15 млн. четвертей. В целом за 90 лет посевные площади

\* В источниках названия Австрийская империя, Австрия, Австро-Венгрия употребляют как синонимы. В действительности до 1867 г. существовала Австрийская империя, или Австрия, а после - Австро-Венгрия (до 1918 г.).

под зерновыми культурами увеличились в 7 раз, в том числе за по-реформенные десятилетия - в 2,35 раза<sup>1</sup>.

Многие десятилетия преобладающим рыночным хлебом в Бессарабии являлась пшеница. Посевные площади под ней выросли с 43<sup>1</sup> тыс. в 1814 г. до 654 тыс. дес. в 1899 г., т.е. в 15 раз<sup>2</sup>. Этот рост, безусловно, был связан с ее относительно высокой доходностью по сравнению с другими зерновыми культурами. По подсчетам современников, во второй половине 40-х гг. 1 фальча (1,3 дес.) пшеницы давала чистого дохода 10, ржи - 3 и кукурузы - 6 руб. серебром<sup>3</sup>. За исследуемый период посевы этой культуры колебались, что было вызвано отторжением южной части Бессарабии в 1856 г., стихийными бедствиями и переменами в специализации

В первой половине XIX в. преобладали посевы яровой пшеницы как "пластовой" культуры, во второй половине века с распашкой целины и залежей - озимые сорта, которые давали стабильный урожай, менее страдали от засух, но требовали более совершенной обработки поля. На крестьянских полях до конца века высевались преимущественно яровые сорта. Из озимых сортов более распространенными были красная остистая, бессарабская и сандомирка, из яровых - арнаутка, улька, гирка<sup>4</sup>. В течение исследуемого периода значительно увеличился сбор этой ценной культуры.

#### Среднегодовое производство пшеницы в Бессарабии в 70 - 90-х гг.

XIX в. (тыс. четвертей)\*

1870-1874 гг.	-	1421
1875-1879 гг.	-	940
1880-1884 гг.	-	2020
1885-1889 гг.	-	2277
1890-1894 гг.	-	2751
1895-1899 гг.	-	2325

\* Материалы по статистике хлебной производительности в Европейской России, ч. III. Спб., 1880, с. 22-23; Материалы по статистике хлебной торговли, вып. I. Спб., 1899, с. 2-3; Каспер - ров в В. И. Цены на пшеницу на современном международном рынке. Спб., 1895.

Сбор зерна в указанный период почти удвоился, хотя за этими средними показателями скрываются большие колебания: в 70-х гг. от 511 до 1380, в 80-х гг. - от 1220 до 3100, в 90-х гг. - от 1600 до 4500 тыс. тыс. четвертей. По сравнению с исходными данными за 1814 г. (сбор 145 тыс. четвертей) увеличение объема урожая к концу века было 16-кратное.

Вторым основным продовольственным и рыночным хлебом являлась кукуруза - традиционная культура в Бессарабии. По посевным площадям она несколько уступала пшенице, а по валовому сбору находилась на втором месте до 90-х гг., затем стала преобладающей. Посевная площадь ее увеличилась с 62 тыс. дес. в 1818 г. до 543 тыс. дес. в конце века, т.е. почти в 9 раз<sup>6</sup>.

Среди южных губерний по посевам кукурузы Бессарабия не имела себе равных<sup>6</sup>. В дореформенный период валовой сбор кукурузы увеличился в 2,7 раза: с 278 тыс. в 1814 г. до 767 тыс. четвертей в 1856 г.<sup>7</sup> В течение пореформенных десятилетий по пятилетиям чистый ее сбор возрос в 5 раз и выражался в следующем весовом исчислении (в четвертях):<sup>8</sup>

1870-1874 гг.	-	649 490
1875-1879 гг.	- I	180 000
1880-1884 гг.	- I	675 450
1885-1889 гг.	- I	710 670
1890-1894 гг.	- 2	299 200
1895-1899 гг.	- 3	228 180

---

\* Обобщены данные "Обзоров Бессарабской губернии" за 1870-1899 гг.

С середины 90-х гг. в чистом сборе зерновых культур кукуруза по весу составляла 34,4%, а пшеница - 30,3, ячмень - 21,4, рожь - 8,7 и овес - 3,9%<sup>9</sup>.

К началу XX в. из 8 уездов в 6 (Кишиневском, Бельцком, Оргеевском, Бендерском, Сорокском и Хотинском) кукуруза являлась преобладающим хлебом и только в двух южных уездах - Аккерманском и Измаильском-таковым оставалась пшеница<sup>9</sup>. Об удельном весе Бессарабии по посевам кукурузы среди европейских губерний в конце века свидетельствуют следующие данные: на нее приходилось 60% посевных площадей и около 2/3 чистого сбора<sup>10</sup>.

Кукуруза являлась высокотоварной культурой в целом по стране. По данным за 80-е гг., на рынок поступало более 2/3 от чистого сбора, в том числе выше пятой части вывозилось на заграничные рынки. Россия в этом отношении уступала лишь США<sup>11</sup>. Бессарабия была главным поставщиком товарной кукурузы из России на внешний рынок.

Край славился ценными сортами кукурузы: "бессарабка", или "молдаванка", оранжевая, гангтан (гингтан). С середины XIX в. здесь акклиматизировали и выращивали сорта: пенсильванский, (завезен из Америки), карантинно и чинквентино (выписаны из Италии), астраханс-

кую кукурузу; в торговой классификации особенно ценился сорт "бессарабка" - главный предмет экспорта<sup>12</sup>. Вывоз осуществлялся через Одессу, дунайские порты и таможни на Пруте.

Из Одессы кукурузу экспортировали с 40-х гг. Тогда отпускалось менее 50 тыс. четвертей. В следующем десятилетии экспортная масса исчислялась уже 172-340 тыс., в 60-х гг. - 176-326 тыс., 70-х гг. - 225 - 446 тыс., в первой половине 80-х гг. - 798 тыс. четвертей в год, а за последние 15 лет XIX в. вывозилось 1156-1420 тыс. четвертей ежегодно (средние данные по пятилетиям). Из этого количества 75% и более поставляла Бессарабия<sup>13</sup>. Крупными рынками кукурузы были Италия - ввоз в 80 - 90-х гг. по 10 млн. и Франция - соответственно от 3 до 6 млн. пуд. ежегодно<sup>14</sup>.

Следует отметить большой удельный вес одесского отпуска в общем экспорте кукурузы из России: до середины 60-х гг. составлял 85-88%, в остальные десятилетия - примерно 50%.

Нижнедунайские порты по объему вывоза товаров за границу уступали лишь Одессе. Имеющиеся в нашем распоряжении данные охватывают два периода: 1837-1856 гг. и 1884-1897 гг. Между ними более четверти века Подунавье было отторгнуто и таможенная система преорганизована. Торговля с зарубежными странами тогда осуществлялась через сухопутную границу (Кубейский таможенный округ) и таможни по Пруту (Скулянский таможенный округ). В эти годы кукурузу экспортировали нерегулярно. Об объеме сбыта можно судить по следующим данным: было вывезено в 1857 г. через Кубей и Татарбунары 27 тыс. четвертей, а по всей границе от Новоселицы до Аккермана в начале 60-х гг. - 93 250 и в 1869 г. - 15 140 четвертей<sup>15</sup>.

Среднегодовой экспорт кукурузы из Измаила и Рени в названные периоды осуществлялся в следующем количестве (тыс. пуд.):<sup>16</sup>

в первый период

1837-1839 гг. -	353
1840-1845 гг. -	510
1846-1849 гг. -	410
1850-1853 гг. -	531
1855-1856 гг. -	580

во второй период

1887-1889 гг. -	1961
1890-1894 гг. -	1882
1895-1897 гг. -	5010

Итак, в первый период вывоз через порты увеличился в 1,6, а во второй - в 4 раза. Спад в первой половине 90-х гг. вызван неурожаями. Если же учесть сбыт через Килию, то объем вывоза через дунайские порты составит во второй половине 90-х гг. 5,5-5,8 млн. пуд. в год<sup>17</sup>.

Через сухопутную границу экопорт кукурузы начался с середины XIX в. и составлял в 60-х гг. несколько десятков тысяч четвертей, в 80-х гг. - 205 тыс. четвертей, а в 90-е гг. - от 140 до 312 тыс. четвертей в год (средние показатели пятилетиям), ценой по 2,4 руб. серебром за четверть. Вывозилась в основном в Австро-Венгрию, где использовалась в качестве продовольствия и сырья для винокуренной промышленности (в связи с упадком картофельного производства)<sup>18</sup>.

Почти неослабевающим спросом пользовалась кукуруза во второй половине века и в Англии, где ее употребляли в пищу и на откорм скота. Возрос также вывоз в Германию: в 90-е гг. в среднем туда поставляли 2133 тыс. пуд.

Кукуруза в крае оставалась высокотоварной культурой до конца века: более 2/3 чистого сбора вывозилось за границу<sup>19</sup>.

В структуре посевов и сборов зерновых культур третьим хлебом являлся ячмень - крупяная, фуражная культура и сырье для пивоварения. К концу 80 - началу 90-х гг. Бессарабия вышла на 5-е место по обору ячменя (после Херсонской, Екатеринославской, Таврической губерний и области Войска Донского)<sup>20</sup>. Пивной ячмень в большом количестве культивировался в Аккерманском уезде. В целом же по Бессарабии преимущественно выращивали сорта четырехрядного, шестирядного и гималайского (небесного) сортов.

Как скороспелая культура ячмень вызревал до наступления суховеев. Благодаря высокой урожайности и универсальности использования он прочно удерживал первенство среди основных товарных культур Бессарабии. На протяжении всего XIX в. губерния в зерновом производстве являлась пшенично-кукурузно-ячменной. Площади под ячменем к началу 80-х гг. были доведены до 242 тыс., а к 1898 г. - до 370 тыс. дес.<sup>21</sup>, что составляло около пятой части от посева всех зерновых в губернии.

Валовой сбор ячменя постепенно возрастал. За 80 лет (1818-1898 гг.) сбор его увеличился в 10-11 раз - с 265 тыс. до 2,8-3 млн. четвертей<sup>22</sup>.

Безусловно, спрос на рынке существенно влиял на изменения в структуре хлебных культур как по вертикали, так и по горизонтали (см. табл. I).

Как видно из данных таблицы, посевы пшеницы до середины 80-х гг. неуклонно возрастали, а в годы кризиса (о чем речь пойдет

Таблица I

Структура посевных площадей зерновых культур  
с 1819 по 1899 гг. (в %)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Кукуруза	Ячмень	Овес
1819	25,5	12,8	56,55	3,7	1,4
1837	28	11	44,3	9,8	6,9
1859	36,4	13,2	35	8,9	6,5
1870	41,5	11	28	11,2	6,5
1881	44	5,5	23	16	4,5
1885	45,6	6,2	26,5	18,7	5
1887	42,0	7,9	30,6	16,3	4,5
1890	37,3	9,4	27,0	17,0	7,9
1892	33,2	9,4	30,1	18,0	4,2
1899	35,2	8,2	30,2	19,2	3,3

\* Гросуля Я.С., Будак И.Г. Очерки истории народного хозяйства Бессарабии (1812-1861). Кишинев, 1967, с.161; Статистический временник Российской империи, серия Ш, вып.4. Спб., 1884, с.290-291; ЦГИА СССР, ф.1263, оп.1, д.4545, 1886 г., л.737. Свод статистических материалов, касающихся экономического положения сельского населения Европейской России. Спб., 1894, табл., с.232; Обзор Бессарабской губернии за 1898 г. Кишинев, 1899, с.5.

далше) сократились на 10-12%. Удельный вес кукурузы в посевах падал до начала 80-х гг., затем она постепенно вытесняла пшеницу. При этом надо иметь в виду, что по сбору урожая кукуруза в конце века заняла первое место. Посевы ячменя увеличились в 5 раз. Рожь при некотором колебании размеров посева теряла значение в пореформенные десятилетия. Наконец, овес как важная кормовая культура и в хозяйственном значении и в сбыте уступал ячменю. Площади под ним в 30 - 80-е гг. мало изменились.

## 2. Чистый сбор

Одним из показателей роста товарности зернового хозяйства, соотношения товарного и нетоварного потребления хлеба является величина чистого сбора. В.И.Ленин в связи с этим отмечал: "Особенно замечателен тот факт, что растет именно торговое земледелие; увеличивается количество собираемого (за вычетом семян) хлеба по расчету на 1 душу населения..."<sup>23</sup>

Чистый сбор в Бессарабии на 1 жителя в дореформенный период составлял (в четвертях):<sup>\*</sup>

середина 30-х гг.	-	2,4
1840-1844 гг.	-	2,2
1850-1854 гг.	-	2,6
1855-1859 гг.	-	2,6

<sup>\*</sup> Подсчитано по данным отчетов губернаторов. - ЦГИА СССР, ф. 1281, оп. 4, д. 54, 56, 58, 60, 68, 71, 72; оп. 6, д. 46, 72, 76, 78, 91, 107.

Как видно из этих средних величин по пятилетиям, существенных сдвигов в приросте продукции зернового хозяйства не отмечалось. Это были годы межотраслевой эволюции и Крымской войны, заметно затормозившей прогресс сельскохозяйственного производства в крае.

К 60-м гг. посевы и сборы зерновых в абсолютных величинах возросли. Но надо иметь в виду, что за этот период население области увеличилось в несколько раз за счет естественного прироста, притока переселенцев из внутренних губерний и из-за рубежа, достигнув 1 млн. человек.

Рассмотрим эволюцию объема чистого сбора на протяжении пореформенных десятилетий по губерниям в целом, а затем по поместичным и крестьянским хозяйствам, чтобы выяснить удельный вес этих главных поставщиков хлеба на рынок, и по зонам.

Чистый сбор зерновых хлебов в Бессарабии в 70 - 90-х гг. по пятилетиям составлял (в четвертях):<sup>\*</sup>

1870-1874 гг.	-	2 355 800
1875-1879 гг.	-	2 651 100
1880-1884 гг.	-	4 184 730
1885-1889 гг.	-	5 117 790
1890-1894 гг.	-	7 224 290
1895-1899 гг.	-	8 332 500

<sup>\*</sup> Обобщены сведения из "Обзоров Бессарабской губернии" за 1870-1899 гг.

Таким образом, за три десятилетия среднегодовые чистые сборы зерна увеличились в 3,5 раза. За этот же период численность населения губернии возросла только в 1,85 раза. Следовательно, рост производства этого вида зерновых опережал рост населения в 2 раза.

Чистый сбор также свидетельствовал о наращивании товарного потенциала бессарабского зернового производства. Если принять в

целом годовой расход хлеба на одну душу в 2 четверти (18-20 пуд.), как определялось это в официальной статистике, остаток зерна в 90-х гг. достиг двойной потребительской нормы. Это видно из следующих данных.

Среднегодовой чистый остаток зерна на одного сельского жителя составлял (в пуд.):<sup>\*</sup>

1870-1872 гг.	- 24
1883-1892 гг.	- 33
1893-1895 гг.	- 52
1896-1898 гг.	- 46

<sup>\*</sup> Б л и о х И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России, т. П. Спб., 1878, табл. Ш, В.

Для выяснения структуры зернового рынка необходимо знать, какой удельный вес в производстве зерна занимал крестьянский хлеб. В архивных источниках и официальной статистике сохранились соответствующие сведения, но они имели недостаток: суммарное деление всего сбора хлебов сельским населением на полученный с "господской" и "надельной" (крестьянской) запаски. Однако в крестьянских посевах и сборах фиксировался главным образом надельный клин, а арендуемые и собственные (купчие) земли почти не учитывались.<sup>24</sup>

Исследуемый нами материал свидетельствует о более высокой товарности зернового хозяйства на частновладельческих землях, чем на надельных крестьянских. Но товарность и хлебооборот - это явления развивающиеся, изменчивые.

Как видно из табл.2, до 70-х гг. помещичьи хозяйства производили пятую часть чистого сбора зерна, а крестьяне - 80%. Но в помещичьих имениях товарность зернового хозяйства была значительно выше. По подсчетам М.П.Мунтяна, в 40 - 50-е гг. за отчислением потребностей на посев и продовольствие остатки от валового сбора зерна в среднем составляли 70%. У царан до 50-х гг. вообще излишков не имелось, а у крестьян, живших на казенных землях, они колебались от 14 до 28%.<sup>25</sup> Конечно, за средними величинами чистого сбора у последних скрывалась большая неравномерность излишков. Так, по данным за 1854 г., чистый сбор на душу по области составлял 2 четверти, в колониях "задунайских переселенцев" - более 8, у немцев-колонистов - 3,3, дунайских казаков - 1,2 и государственных крестьян - 1 четверть.<sup>26</sup>

В пореформенные десятилетия у крупных землевладельцев и на надельных крестьянских землях чистый сбор зерновых возрастал и в абсолютных и в относительных величинах, как это яствует из табл.3.

Таблица 2

Чистый сбор зерновых культур в помещичьих и крестьянских хозяйствах Бессарабии в 40 - 60-х гг. XIX в. (в четвертях)\*

Периоды	Среднегодовые сборы				
	по "гос- подской" запашке	по запаш- ке царан и резешей	по запашке государствен- ных крестьян, колонистов и казаков	всего	удельный вес сбо- ров в по- мещичьих хозяй- ствах, %
1842-1844 гг.	320 510	747 350	443 030	1510 890	21,2
1845-1849 гг.	342 410	954 790	456 440	1753 640	19,5
1850-1854 гг.	454 180	1253 030	860 890	2569 100	18,4
1855-1859 гг.	396 900	1057 400	351 350	1805 650	22
1860-1864 гг.	542 000	1589 750	500 710	2632 460	20,0
1865-1869 гг.	484 040	1259 020	266 210	2009 270	20,4

\* Подсчитано по ежегодным данным к отчетам бессарабского губернатора.

Таблица 3

Чистый сбор зерновых культур в помещичьих и крестьянских хозяйствах Бессарабии в 70-90-х гг. XIX (в четвертях)\*

Периоды, годы	В помещичьих хозяйствах	В кресть- янских хозяйствах	Всего в поме- щичьих и кре- стьянских хозяйствах	Удельный вес сборов в помещичьих хозяйствах, %
70-е гг. (средне- годовой)	608 700	1625 800	2234 500	27,2
1883	2152 990	3811 500	5964 490	30,6
1891	3094 000	3586 000	6680 000	46,3
1893	4181 480	7053 760	11235 240	37,3
1895	2707 360	4704 200	7411 560	36,5
1897	4111 400	5489 900	9601 300	42,9

\* Материалы высочайше учрежденной 16 ноября 1901 года комиссии, ч. I. Спб., 1903, с. 170-171. Урожай 1883 года в Европейской России. Спб., 1884; П е т л и н Н. С. Опыт статистического описания губерний и областей России в статистическом и экономическом отношении, ч. I. Спб., 1893, с. 28; Сельскохозяйственная статистика по губерниям за 1893, 1894 и 1895 гг. Спб., 1896, с. 37.

Так, удельный вес чистого сбора сектора крупных землевладельцев с конца 60-х гг. до конца 90-х в общей сумме возрос в 2 раза, что свидетельствовало о вовлечении их хозяйств в торговое зерновое производство. Такой скачок в сборе хлебов связан с вводом новых площадей (распашка целины и перелогов, расчистка лесов под пашню) и расширением посевов не только пшеницы, но и кукурузы и ячменя, более урожайных культур.

Но крестьяне и в пореформенный период производили больше хлеба, чем в помещичьих экономиях. Так, в Бессарабии в среднегодовых сборах зерна с 1883 до 1900 г., составляющих 7664,3 тыс. четвертей, на крестьянские хозяйства приходилось 4321,7 тыс., а на помещичьи - 3342,5 тыс. четвертей<sup>27</sup>.

В пореформенные десятилетия, когда пшеница, кукуруза и ячмень приобрели большое экспортное значение, помещичьи и кулацкие хозяйства шире втягивались во внешнеторговые операции. Опираясь на финансовую поддержку казны и кредиты коммерческих банков (Бессарабско-Таврического, Херсонского земского и др.), землевладельцы создали крупные по площади и объему производства, специализированные товарно-зерновые экономии, нуждавшиеся в обширном рынке сбыта (в том числе и западноевропейском).

Приведенные выше материалы касаются не всего чистого сбора, так как в него не включены урожаи на городских землях и на арендуемых мещанами казенных угодьях. Поэтому неизбежна некоторая неточность в показателях по среднегодовым сборам. К тому же при анализе хлебного баланса, выделяя чистый сбор как главный зерновой фонд, из которого поставлялась рыночная продукция, мы допускаем некоторую неточность, считая семена внерыночной частью урожая. В действительности и они, в известной мере, обращались в купле-продаже (точно посчитать величину их невозможно по состоянию источников).

Товарность зернового производства измеряется отношением товарной продукции (в денежном выражении или в натуре) к массе валовой продукции. В Бессарабии она была высокой, особенно в пореформенный период. Не имея в своем распоряжении систематических ежегодных и по периодам сведений об удельном весе товарных излишков, мы пользуемся выборочными данными, с достаточным приближением к достоверности.

К 50-м гг. XIX в. в Бессарабии произошел перелом в межотраслевых пропорциях, и земледелие стало главной отраслью в сельскохозяйственном производстве. Приводимые ниже цифровые показатели позволяют на основании хлебного баланса сделать в общих чертах заключение об уровне товарности зернового хозяйства в области к

этому времени. По данным отчета губернатора за 1854 г., сбор зерновых составил 2 594 700 четвертей; за вычетом семенного фонда (523 090 четвертей) и расходов на продовольствие (1 321 120 четвертей) оставалось 750 500 четвертей. Из него на винокуренных заводах потреблялось 103 325 четвертей и около 0,5 млн. четвертей продавалось на местах. Таким образом, товарный остаток в этом году равнялся 30% валового сбора<sup>28</sup>.

В 1857 г. в Бессарабии сбор зерновых уменьшился до 1 681 700 четвертей (отчасти из-за отторжения Подунавья и разрухи, вызванной Крымской войной). Названный излишек составлял 480 тыс. четвертей, или 28,5% валового сбора<sup>29</sup>.

В 1867 г., по данным известного экономиста 70-80-х гг. XIX в. Ю. Янсона, только за пределы области вывозили 1 млн. четвертей хлеба, что составляло 43,7% от валового сбора (2284 тыс. четвертей)<sup>30</sup>.

За 1870-1873 гг. ежегодный сбор зерновых достиг 3340 тыс. четвертей, расходы на обсеменение полей и продовольственные нужды составляли 2219 тыс. четвертей, а остаток от сбора за вычетом этих расходов равнялся 1121 тыс. четвертей - 33,5% валового сбора<sup>31</sup>.

В 80 - 90-х гг. валовой сбор зерна намного возрос по сравнению с предшествовавшим десятилетием. Сказывались значительное расширение посевных площадей благодаря распашке кормовых угодий и возвращению южной Бессарабии в состав России в 1878 г. Соответственно увеличились излишки и произошли изменения в структуре производства зерновых. За десятилетие с 1883 по 1892 г. среднегодовой сбор зерновых достиг 57 484 тыс. пуд., остаток урожая за вычетом семенного и продовольственного зерна - 26 843 тыс. пудов, или 46,7% от валового сбора<sup>32</sup>.

К середине 90-х гг. (по среднегодовым за 1893-1895 гг.) сбор хлебов был доведен до 90 140 тыс. пуд., а указанные остатки до 48 462 тыс. пуд., что составляло 53,4% от валового сбора<sup>33</sup>.

Из приведенных материалов видно, что названные излишки за 40 лет в относительных величинах увеличились с 30 до 53,4%, а в абсолютных показателях - с 7,5 до 48,5 млн. пуд. Но надо иметь в виду, что они не являются абсолютно товарными. Следует принимать в расчет расходы на корм скота. В архивных источниках и статистических изданиях ориентировочная норма этого потребления зерна определяется по-разному, но в итоговых данных за некоторые годы даны результаты подсчетов. Для начала 60-х гг. эта норма фиксировалась в пределах 400 тыс., в начале 70-х гг. - в пределах 517 тыс. четвертей<sup>34</sup>. В дальнейшем расходы зерна на корм должны были возрастать, так как распашка с годами расширялась, а в сельском хо-

зяйстве заметно выделялись свиноводство и птицеводство - "хлебные" отрасли животноводства.

По уровню товарности зерновых среди губерний европейской части России Бессарабия занимала в конце 70 - 80-х гг. <sup>35</sup> пятое место. Зерновое производство в Бессарабии на протяжении XIX в. изменялось и зонально. Главный итог этой эволюции заключался в широком освоении степных пространств края - в Буджаке и в районе Бельцкой степи - для сельскохозяйственных целей. Степные уезды прошли межотраслевую эволюцию от пастбищного животноводства до торгового зернового хозяйства.

Обратимся к конкретным материалам по районированию сельскохозяйственного производства. Исходя из географических особенностей, почвенно-климатической разнотипности территории и хозяйственной направленности. Бессарабию можно разделить на три зоны: северную (Хотинский, Сорокский и Бельцкий уезды), центральную (Кишиневский и Оргеевский уезды) и южную (Аккерманский, Бендерский, Измаильский уезды). По территориальной пропорции на первом месте находилась третья зона. Различия в структуре сельскохозяйственного и промышленного производства по зонам имели важное значение в складывании экономических связей и разностороннего товарообмена в крае, в формировании географии рынка.

Более или менее систематические зональные сведения о площадях под зерновыми содержатся в архивных и опубликованных источниках лишь с начала 60-х гг., поэтому мы в табл. 4 подсчитали их за период с 1864 по 1899 г. (без посевов в городах и посадах). Данные таблицы дают возможность заключить, что главными хлебопроизводящими уездами были южные и северные, а в центральной зоне, хотя площади посевов и увеличились на 100 тыс. дес., как известно, решавшую роль играли виноградарство, плодоводство, табаководство и другие интенсивные отрасли сельского хозяйства. В северной зоне наблюдалось почти двукратное увеличение площадей, а в южной - в 3 - 4 раза при общем росте по всем зонам в 2,5 раз. С скачок в 1874-1881 гг. на юге вызван расширением территории этой зоны в связи с возвращением России Подунавья в 1878 г. и втягиванием крестьянства в капиталистическое производство. Здесь слабость крепостнических традиций и дворянского землевладения и хозяйствования выдвинули на первый план в торговом земледелии кулаков-фермеров и кулаков-гроссбашаэров, а также предпринимателей из городских сословий.

Сведения о сборах зерна по зонам удалось выявить не за все годы исследуемого периода, но все же они дают представление о межзональных соотношениях (табл.5).

Таблица 4

Посевные площади под зерновыми по зонам  
с 1864 по 1899 гг. (в дес.)<sup>к</sup>

Годы, периоды	Северная зона	Центральная зона	Южная зона	Всего
1864	295 530	141 000	269 020	767 550
1865	296 260	145 620	252 110	693 990
1867	469 250		290 940	760 190
1869	373 925	157 940	314 350	846 215
1870-1874		637 400	386 400	I 023 800
1881	467 212	223 106	647 320	I 337 638
1887	594 469	246 084	795 068	I 635 621
1893-1896	558 161	145 804	760 428	I 464 393
1897-1899	558 863	246 876	925 145	I 730 884

<sup>к</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7681, л.141, 306; Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.П. Кишинев, 1867, с.304; Иисон Ю. Э. Сравнительная статистика России и западноевропейских государств, т.1-11. Спб., 1878, с.309; Временник Центрального статистического комитета МВД, 1901, № 48, с.5.

Таблица 5

Чистый сбор зерновых по зонам (в четвертях)<sup>к</sup>

Годы, периоды	Северная зона	Центральная зона	Южная зона	Всего
1818	I 018 496	512 596	579 460	2 110 552
1844	593 406	259 769	942 146	I 795 321
1847	464 598	175 105	243 977	883 580
1854-1858	751 500	540 061	228 497	I 520 058
1864	I 396 000	429 075	I 080 375	2 905 450
1870-1872	I 180 000	603 000	847 000	2 630 000
1878	I 540 891	739 204	I 718 750	3 998 845
1883	2 360 499	I 306 222	I 361 233	6 027 954

На 1 душу населения (в пуд.)

в северной зоне

с 1883 по 1892 гг. с 1895 по 1900 гг.

от 36,8 до 54,9 с 27 до 44,1

в центральной зоне

от 18,5 до 32,5 от 18,7 до 47,7

в южной

от 19,8 до 27 от 40,2 до 48,7

<sup>к</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.609, 4502; ф.151, оп.1, д.93, л.83-84; ЦГИА СССР, ф.1284, оп.6, д.251, 1878, л.26-27; Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849, табл. 10; Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.1. Кишинев, 1864, с.295; Урожай 1883 г. в Европейской России. Спб., 1884 - Бессарабская губерния.

Материал таблицы свидетельствует о том, что по количеству собираемого хлеба до середины 60-х гг. на первом месте находилась северная зона, затем к середине 80-х гг. север и юг выравнялись; в центральной зоне с 70-х гг. наметились определенные сдвиги, но в целом она заметно отставала от соседних зон.

В следующей норме чистого сбора за последние два десятилетия XIX в. обнаруживается некоторая эволюция с большими колебаниями в пределах периода<sup>36</sup>.

Следовательно, в самом конце века юг вышел на первое место, а центр губерний, хотя и увеличил производство, но продолжал отставать.

### 3. Цены

Зерновое производство как высокотоварная отрасль сельского хозяйства края было особенно чувствительно к рыночной стихии - колебаниям в соотношении спроса и предложения, уровню цен. Как известно, цена - это денежное выражение стоимости товара, "... есть проявление закона стоимости"<sup>37</sup>. Среди компонентов рынка она является важнейшей экономической категорией.

Мы пользуемся сведениями о различных типах цен, зарегистрированными в определенное время - обычно в конце года или посезонно. При сбыте за границу окончательными считались таможенные оценки (по принятой в таможенной статистике системе). Для внутреннего рынка наиболее распространеными и приемлемыми были так называемые справочные цены. Данные о них собирали уездные учреждения и городскиеправления еженедельно, затем сводили в помесячные сводки. Они подразделялись на "сложные", то есть полученные среднеарифметически от справочных цен всех торговых пунктов уезда или области в целом, и "средние" - с разницей между высшими и низшими ценами в определенной местности<sup>38</sup>.

Хотя цены часто и повсеместно колебались, в пределах допустимых статистических неточностей они могут служить основой характеристики изменений уровня цен на многочисленных пунктах купли-продажи зерна внутри области. Более или менее приближенными к фактической стоимости хлеба являлись оптовые цены.

Ценообразование - это сложный экономический процесс. Оно зависело от многих факторов, из которых главным был способ производства. Вопросы ценообразования достаточно полно освещены в исследованиях В.В.Дорошенко, Б.Н.Миронова, И.Д.Ковалченко и Л.В.Милова, Т.М.Китаниной и др.<sup>39</sup>

Специфику рыночных связей Бессарабии обусловливало ее особое положение в системе всероссийского рынка. Из Бессарабии значи-

тельные массы хлеба шли за рубеж через Одессу, дунайские и балтийские порты, сухопутную границу, а часть - в украинские и центральные губернии. Поэтому ценообразование здесь преломлялось через отпускные порты и таможенные пункты - происходила аккумуляция западноевропейских, портовых и местных цен. В определенной мере: регуляторами цен являлись Одесса, дунайские порты (русские и румынские) и крупные таможни (Новоселица, Унгены и др.).

Аналогичный процесс ценообразования был присущ и другим районам страны с внешнеторговой ориентацией. "Влияние уровня мировых цен особенно испытывали районы товарного производства хлебов, хозяйственное развитие которых было неразрывно связано с экспортом. Связь эта первоначально и непосредственно отражалась на портовых ценах и оказывала воздействие на уровень цен в районах производства зерна. Влияние местных факторов оттенялось здесь на второй план"<sup>40</sup>.

Безусловно, на стабильности уровня цен сказывались объем урожая, удаленность производящих районов от путей сообщения (особенно железнодорожных магистралей), посезонные притоки зерна, спрос потребляющих густонаселенных центров, обострение конкуренции на внутренних и экспортных хлебных рынках, вмешательство правительства в торговые операции с целью регулирования цен, сложившаяся система организации скупки и перепродажи хлеба и др.

Более или менее достоверные сведения о ценах имеются с середины 20-х гг. XIX столетия, когда правительство унифицировало monetную систему, и ввело единый с остальными губерниями страны курс рубля, что положительно сказалось на товарооборотении в крае (до этого здесь циркулировало несколько денежных единиц). Движение цен выборочно в течение всего периода от середины 20-х гг. представлено в табл. 6.

Как можно заключить из материалов, цены на 5 главных хлебо-фуражных культур в течение отмеченного периода в целом росли до начала 70-х гг., в 80-х гг. произошло их падение в связи с зерновым кризисом в Западной Европе. Они испытывали известное влияние крупных пунктов ценообразования хлебной торговли юга страны. В частности, это относится к нижнедунайским портам, Одессе, Могилеву-Подольскому, крупным железнодорожным станциям.

Приведенные в таблицах показатели необходимы и для выяснения отклонений отдельных зон (а в них крупных рыночных центров) от среднеобластных цен.

Как уже говорилось выше, Бессарабия включала в себя три хозяйственных зоны. Зональная дифференциация цен определялась региональными условиями производства, в частности, специализацией и

Таблица 6

Среднегодовые цены на зерновые культуры в Бессарабии  
(I четверть в руб. серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1825	4	1,35	1,35	-	2,16
1826	3	0,8	0,8	-	1,35
1838	2,73	1,52	1,36	1,36	-
1846	4,49	3,06	2,82	2,38	3,17
1847	4,96	3,57	2,2	2,39	2,35
1848	4,68	3,88	2,2	2,67	2,35
1849	4,71	3,36	2,2	2,85	2,35
1851	3,94	3,14	2,36	2,35	2,35
1852	3,32	2,03	1,92	2,11	2,4
1853	4,28	2,62	2,27	2,57	2,57
1854	4,79	2,75	2,37	2,05	2,68
1855	6,35	5,44	3,49	3,33	3
1856	6,15	5,65	4,15	4	3,9
1857	6,03	4,45	2,65	2,93	3,51
1858	5,2	3,25	1,85	1,7	2,7
1859	5,69	-	2,35	2,62	-
1860	6	4,5	3,07	2,95	2
1861	6,31	3,88	2,91	2,96	3,88
1863	5,61	3,75	3	3,08	3,32
1868	9,46	7,6	4,65	4,25	
1871	7,79	4,94	2,64	2,75	
1872	9,2	7,89	3,64	3,53	
1881-1887	7	5,76	2,5	2,4	-
1889	7,2	3,68	2	2	-
1890	6,8	4,8	-	2,3	4,5
1893	5,6	4,72	-	2,4	-
1895	6	3,28	2,8	2,3	4,7
1896	8	3,60	3,2	2,5	4,3
1897	7,9	4,24	3,3	3	4

\* ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.2569, л.24-25; д.5618, л.53; д.5864, л. 45-46; ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.65, 66, 67; ГАХО, ф.227, оп.1, д.694; 711; ЖМВД, 1859, ч.36, отд.1, с.31; Е г у н о в А.Н. О ценах на хлеб в России. М., 1855, табл. УП. УШ. XI; Записки общества сельского хозяйства Южной России, 1861, с.395; Сборник сведений по России 1890 г. Спб., 1890, с.97; Влияние урожая и хлебных цен на некоторые стороны русского народного хозяйства, т.П. Спб., 1897, с.264-265; Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России, т.1. Спб., 1902, с.166.

Таблица 7

Цены на зерновые культуры по зонам Бессарабии  
(I четверть в руб.серебром)<sup>к</sup> в 30-60-х гг.

Годы	Зоны	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1838	Северная	2,56	I	1,14	I	-
	Центральная	3,1	2,08	1,88	1,67	-
	Южная	2,4	1,49	1,13	136	-
1841	Северная	3,46	2,96	1,8	1,75	-
	Центральная	4	5	4,5	4	-
	Южная	4,8	4,25	3,3	2,75	2,75
1846	Северная	3,77	3,01	2,05	2,05	3,15
	Центральная	5,06	3,3	2,4	2,9	3,3
	Южная	4,64	2,87	3,41	2,2	3,05
1851	Северная	3,43	2,27	2,53	3	-
	Центральная	4,4	3,2	2,1	2,3	-
	Южная	4	2,97	2,45	2,75	-
1852	Северная	3,28	2,18	1,91	1,83	-
	Центральная	2,8	1,46	1,43	-	-
	Южная	3,87	2,17	1,7	2,4	-
1853	Северная	3,27	2,37	1,96	2,07	-
	Центральная	4,5	2,25	2	-	-
	Южная	5,1	2,63	2,85	3,15	-
1854	Северная	4,09	2,81	2	2,32	2,2
	Центральная	3,33	2,09	2,08	-	2,22
	Южная	6,95	3,36	2,95	3,73	3,63
1855	Северная	5,91	5,46	2,85	3,2	3,38
	Центральная	6,83	4,8	3,18	3,7	2,33
	Южная	6,31	6,08	4,44	4,1	4,18
1857	Северная	5,75	4,67	1,86	2,57	3,03
	Центральная	5,76	3,88	2,48	2,81	3
	Южная	6,59	4,91	3,59	3,4	4,5
1861	Северная	5,1	3,45	2,24	2,04	4
	Центральная	6,44	4,06	2,98	3,78	3,2
	Южная	7,38	4,23	3,72	3,05	4,43
1862	Северная	5,28	3,89	2,96	2,7	4,18
	Центральная	5,95	3,25	2,88	3,28	4,75
	Южная	7,4	4,65	4,18	3,69	5,6
1863	Северная	4,77	3,46	2,73	2,47	3,67
	Центральная	4,92	3,06	2,23	2,37	2,4
	Южная	7,15	4,75	3,02	3,39	3,95

\* ЦГА МССР, ф.2, оп.2569, л.24-25; д.3492, л.9-19, ф.202, оп.1, л.35, л.47; ф.2, оп.1, д.5618, л.53; д.5864, л.45-46; д.5914, л.12-13.

Таблица 8

Цены на зерновые культуры по зонам Бессарабии  
в 80 - 90-гг. (I пуд. в коп.серебром)\*

Годы, периоды	Зоны	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1883-1887	Северная	-	64	75	48	-
	Центральная	-	64	92	50	-
	Южная	-	67	85	56	-
1888-1892	Северная	-	61	44	54	-
	Центральная	-	65	50	56	-
	Южная	-	67	52	60	-
1895	Северная	55	37	37	39	40
	Центральная	59	43	39	35	46
	Южная	68	43	43	43	45
1897	Северная	81	53	43	47	36
	Центральная	74	46	41	52	40
	Южная	81	60	44	53	44

\* ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.65, 66, 67; Свод статистических материалов, касающихся экономического положения сельского населения в Европейской России. Спб., 1894, с.231-233; Материалы по статистике хлебной торговли, вып.П. Спб., 1899, с.2-8; вып.Ш, с.2-8.

неравномерным размещением производства, различиями в уровне издержек производства, а также рыночными факторами – сложившимися районами тяготения к торговым центрам, размерами издержек обращения, степенью распространения прямого обмена и др. Сказывались и транспортные факторы. Это накладывало заметный отпечаток и на динамику цен (табл. 7 и 8).

Как следует из табл.7, в зональном разрезе цены существенно различались. Кроме того, в южной зоне по сравнению с другими в 50 – начале 60-х гг. заметно повысились цены. Это объясняется большим спросом на хлеб в связи с близостью отпускных портов и военными действиями периода Крымской войны (сосредоточение в Придунавье многотысячного войска), разорением воны и последовавшими в 60-х гг. стихийными бедствиями. Цены на юге превосходили средне-областные. На ценах в центральной зоне сказывалось наличие крупного потребляющего и рыночного пункта – г.Кишинева.

Из приведенных данных можно заключить, что южная зона и в рассматриваемый период по-прежнему сбывала хлеб по более высоким ценам. Вызывалось это близостью крупных отпускных центров – никедунайских портов и Одессы, меньшими расходами на транспортиров-

Таблица 9

Среднегодовые цены в Измаиле и Рени в 20 - 50-х гг.

XIX в. (I четверть в руб. серебром)<sup>4</sup>

Годы, периоды	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
с 1824 по 1834 гг.	5,3	-	2,7	1,37	2,7
1835	5,3		2	-	2
1836	3	1,8	0,8	1	-
1837	4	1,8	1,15	2,2	-
1843	4,3	1,8	2,13	2,13	-
1844	3,94	1,82	1,8	-	-
1848	6	4,9	2,85	2,85	4
1850	6,75	2,2	-	-	3
1851	5,5	2,5	-	-	3
1852	4,25	2,5	2,25	-	3,25
1853	5	-	3,6	1,8	5
1854	3,5	2,5	2,25	3,2	2,25
1855	7	2,25	4	-	4
1856	4	-	3	-	7

<sup>4</sup> По данным отчетов таможенных управлений. - ФГАОО, ф. 56, I 36 и 537, ЦГА МССР, ф. 2, оп. 1, д. 2591, 4411, 5223, 6145; ЦГИА СССР, ф. 383, оп. 29, д. 610; ф. 19, оп. 3, д. 952, 957, 958, 959, 960.

ку и постоянным спросом на хлеб для сбыта за пределами губернии. Так, в 80-е гг. цены в портах были выше среднегубернских: пшеници на 41%, ржи на 18, ячменя на 36 и овса на 33%<sup>41</sup>.

В южной зоне наряду с тяготеющими к Одессе оформился отдельный пояс цен - порты Измаил, Рени и Килия, из которых до 60-х гг. главную роль играли первых два. В табл. 9 мы обобщили сведения по этим портам. При сравнении с показателями всей южной зоны обнаруживается их обособленность.

Разница цен в границах области объясняется слабостью связей в товародвижении. Известная изолированность зон в этом отношении продолжалась до 90-х гг. Так, до 70-х гг. в Бессарабии не было железнодорожных коммуникаций, к тому же область с 1856 по 1878 гг. была отодвинута от Дуная и нижнего течения Прута, а коммерческий флот на Днестре оставался слабым и малочисленным. Железнодорожная сеть на территории Бессарабии сложилась в 70-х гг. и дополнилась в 90-х гг. Раньше других и более обеспеченной рельсовыми и водными путями оказалась центральная зона, а север фактически только в конце столетия включился в систему Юго-Западных желез-

ных дорог с преимущественной северо-западной вывозной ориентацией. Как уже отмечалось, юг края по направлению грузопотоков делился на две полосы - Придунайскую и Приднестровскую. Строительство ветки Бендера - Рени и оживление судоходства по дунайско-прутской водной системе не внесли существенных перемен в это торговое районирование.

Лишь к концу столетия, как можно судить по данным таблицы 8, зональные цены отклонялись на малые величины, что свидетельствовало о тесных рыночных контактах на всей территории губернии, о нивелирующем воздействии на ее зерновое производство капиталистических процессов. Истоти сказать, к этому времени цены по главным хлебным культурам в Тираопольском уезде и общебессарабские выравнялись<sup>42</sup>.

Одним из решающих факторов ценообразования на сельскохозяйственные продукты в Бессарабии являлись тесные торговые контакты с Одессой. Их влияние оказывалось на большей части территории края. В свою очередь, цены этого крупнейшего отпускного центра формировались под влиянием рыночной конъюнктуры в Западной Европе.

#### 4. Сбыт зерна на месте и в Одессу

Рассмотрим распределение товарных излишков в сфере реализации как в пределах края, так и на более отдаленных рынках. Крупными потребителями хлеба в крае являлись города. Численность городского населения возросла с 43 тыс. в 1819 г. до 300 тыс. человек к концу столетия. Но при этом надо учитывать специфику производственной деятельности бессарабских мещан: в дореформенный период примерно 60% из них было занято в земледелии, а в пореформенные десятилетия - до 20-22%<sup>43</sup>.

Накануне крестьянских реформ в бессарабских городах насчитывалось 200 тыс. жителей, из которых более половины было связано с сельскохозяйственным производством. При средней норме потребления хлеба на человека в 18-20 пуд. на продовольствие шло 1,6-1,8 млн. пуд. К концу века городское потребление достигло 4,3-4,8 млн. пуд. в год.

Крупным покупателем была казна. В первую очередь она закупала хлеб для снабжения армии и флота. Для войск интендантства заготовляли в год от 40 до 100 тыс. четвертей муки и крупы и десятки тысяч четвертей овса и ячменя по заранее установленным ценам. Муку, крупы и сухари приобретала также комиссариатская экспедиция для снабжения Дунайской флотилии и береговых команд в портах.

Помимо скупки хлеба и фуража на повседневное довольствие в пунктах расквартирования солдат и моряков производились заготовки для создания мобилизационных запасов. Известно, что в процессе переработки зерна в крупу около 25% продукции отделялось в отходы, а при получении муки – 20%. Переводя муку и крупы в зерно, можно определить объем ежегодных закупок до 1 млн. пуд.<sup>44</sup> Часть зерна попадала в фонд промышленной переработки.

Потребность в муке для населения и вывоза за пределы края и в помоле кормового зерна для нужд животноводства обусловила возникновение и расширение объема промышленного мукомольного производства. По времени этот процесс охватывает 60-80-е гг. Тогда Бессарабия потребляла часть привозной муки из Подольской губернии<sup>45</sup>.

К 90-м гг. сложилась довольно густая сеть мельниц с паровыми двигателями и более совершенными мукомольными механизмами (более 220), в их числе несколько десятков крупных капиталистических предприятий. В конце 80 – начале 90-х гг. на таких мельницах вырабатывалось по 3,2 млн. пуд. муки, а в начале ХХ в. – уже более 6 млн. пуд. (при размоле зерна получалось 80% муки). Мукомольными центрами являлись Кишинев, Бендры, Каушаны, Аккерман, ряд городов и местечек северной зоны. Шла концентрация обрабатывающей промышленности.

За рубеж мука из Бессарабии не поступала, так как крупным конкурентом на ближайших западноевропейских рынках являлась Австро-Венгрия, где в 1882 г. введен "льготный помод" и сложился мукомольный синдикат по экспорту муки. В южном направлении (в Турцию, Грецию и Египет) мука вывозилась главным образом с одесских предприятий. Более доступным был всероссийский рынок. В середине 90-х гг. на железнодорожных станциях в пределах Бессарабии было отгружено от 432 до 937 тыс. пуд. пшеничной и 25-29 тыс. пуд. рожаной муки – из Кишинева, Бельц, Рогожен, Яноуц, Траянова Вала, Ларги. До половины ее отправлялось в украинские и западные губернии. Местный мучной рынок снабжал своей продукцией хлебопекарные, макаронные и винокуренные предприятия, а также войска, откормочные животноводческие фермы<sup>46</sup>. Крупным потребляющим центром являлся Кишинев. Так, в середине 40-х гг. здесь расходовалось 630 тыс. пуд. рожаной и пшеничной муки. А к концу века, когда город насчитывал более 100 тыс. жителей, это количество удвоилось<sup>47</sup>.

Одной из наиболее доходных отраслей промышленности, базирующейся на сельскохозяйственном сырье, было винокурение, являвшееся в то же время дворянской монополией. Бессарабия до начала 40-х гг. навозила спирто-водочные изделия из соседней Подольской губернии от 10 до 150 тыс. ведер в год. Затем местные помещики и купцы-

предприниматели открыли много новых и расширили старые винокуренные " заводы" и добились от правительства введения специальной пошлины на доставляемые из-за Днестра спирт и хлебное вино. С начала 60-х гг., когда создались благоприятные условия для расширения дворянского предпринимательства, в крае сложилось довольно рассредоточенное по территории спирто-водочное производство с продукцией более 1 млн. ведер водки в сезон. Действовало также несколько пивоваренных предприятий. Промышленное потребление зерна этими отраслями составляло в среднем в 60-х гг. более 2 млн., в 70-х гг. - 1,3 млн., в 80-х гг. - 1 млн. и в 90-х гг. - до 0,8 млн. пуд.<sup>48</sup>

Большую часть перерабатываемого зерна покупали заводчики в близлежащих местах производства. Сокращение объема его потребления связано с переходом ряда предприятий на картофельную сырьевую базу, как и в других зонах винокурения страны.

Несколько миллионов пудов проходили через внутрисельский обмен для удовлетворения продовольственных и фуражных потребностей неземледельческого населения, маломощных крестьянских хозяйств и селений незерновой специализации. К примеру, в 80-х гг. в трех волостях Хотинского уезда со специализацией на садоводстве и огородничестве недоставало 785 тыс. пуд. собственного хлеба, который завозили из других волостей и отчасти из Подольской губернии. Аналогичное положение наблюдалось в Оргеевском уезде: в 5 волостях, специализировавшихся на виноградарстве и садоводстве, не хватало 629 тыс. пуд., а в других оставался большой излишек<sup>49</sup>.

Однако с ростом товарного производства зерна внутренний рынок самой Бессарабии оказывался малоемким. Необходимость вывоза хлеба становилась все настоятельней по мере укрепления ведущего положения земледелия в системе отраслей народного хозяйства края. Хлеб, пройдя сложную сеть торговых сделок, и в результате сбыта, в больших массах начал поступать на другие рынки страны и за рубеж.

В 20 - 30-х гг. Бессарабия ввозила хлеб из Подольской губернии для покрытия внутренних потребностей. Так, с 1825 по 1830 г. было ввезено зерна и муки в ценовом выражении на 1857 тыс. руб. ассигнациями. Были случаи ввоза и в последующие годы<sup>50</sup>.

Объясняется это тем, что в рассматриваемый период в Бессарабии животноводство являлось главной отраслью сельского хозяйства, сказывались также продолжительные засухи, поражение посевов саранчой, приток большой массы переселенцев, устройство которых и освоение земель под посевы заняли два десятилетия. В то же время из Бессарабии хлеб вывозился за границу. главным образом через ник-

недунайские порты: с 1821 по 1826 г. отправлено 292 тыс. четвертей<sup>51</sup>. Конечно, не весь этот хлеб местного происхождения, часть его шла транзитом из украинских губерний<sup>52</sup>.

С 30-х гг. потоки товарного зерна шли из Бессарабии по нескольким направлениям: к Черному и Балтийскому морям, пограничным таможенным пунктам (Измаил, Новоселица, Унгены) и во внутренние потребительские центры. Суммарные сведения о перевозках, погрузках на пристанях и станциях, об экспорте через таможенные пункты служат в известной мере показателем удельного веса товарности в зерновом производстве.

Бессарабия являлась одним из главных поставщиков пшеницы, кукурузы, ячменя на одесский рынок. До конца века Одесса была единственным в стране отпускным портом кукурузы, которая поставлялась туда только из Бессарабии<sup>53</sup>.

Систематических данных о количестве вывезенного в Одессу бессарабского зерна за весь исследуемый период не удалось выявить. Но есть достоверные сведения за 60-90-е гг. Так, в середине 60-х гг. в Одессу направлялось от 1023 до 1220 тыс., в конце 70-х гг. - 1560 тыс., в начале 80-х гг. 1400 тыс. и со второй половины этого десятилетия до конца века - до 2500 тыс. четвертей различного зерна. Бессарабский хлеб в одесском экспорте составлял в относительных величинах 25-33%, а в натуральном исчислении объем его подвоза удвоился<sup>54</sup>. В Одесский хлеботорговый район входила основная часть территории Бессарабии, исключая западную полосу Хотинского уезда, нижнее Попрутье и Подунавье<sup>55</sup>.

С расширением коммерческих операций Юго-Западных железных дорог, ветви которых пересекали Бессарабию (особенно Новоселицкие), бессарабский хлеб начали направлять также к балтийским портам и таможням на границах с Германией. Но подавляющая масса бессарабского хлеба вывозилась лишь на расстояние до 300 verst<sup>56</sup>.

Объем вывоза в Одессу и в северо-западном направлении представлен в табл. 10. Как видно по суммарным показателям, подвоз к Одессе во много раз превосходил таковой к балтийским портам.

Поскольку цены в Одессе прямо и опосредованно воздействовали на цены в Бессарабии, проследим эволюцию их по пяти главным зерновым культурам на протяжении XIX в. со времени присоединения края к России.

Таблица 10

Транспортировка хлеба из Бессарабии по железным  
дорогам в Одессу, Кенигсберг, Данциг и другие  
отпускные пункты в 1895-1899 гг. (в пуд.)\*

Годы	В Одессу	В Кенигсберг	В Данциг	В Либаву, Ригу, Варшаву, Александрово, Сосновицы, Подволочиск
1895	24 877 800	52 050	1366 312	292 170
1896	14 816 980	29 658	503 700	68 440
1897	11 798 990	740 480	186 350	792 850
1898	26 758 300	1418 800	515 840	2442 680
1899	14 776 600	455 780	84 400	363 880

\* Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906.

Удалось выявить сведения за вторую половину 20-х гг. по трем культурам (за I четверть руб. серебром):

Годы	Пшеница яровая	Рожь	Кукуруза
1825	3,82	2,07	2,16
1826	3,95	1,27	1,35
1827	4,1	1,43	
1828	2,87	2,09	1,72
1829	3,71	2,1	

\* Вольский М.В. Очерк истории хлебной торговли Новороссийского края с древнейших времен до 1852 года. Одесса, 1854, с. 96, 100; ЦГВИА СССР, ф. 14058, оп. 17184-а, св. 72, д. 94, л. 69.

В начале 30-х гг. юг страны подвергся сильной засухе, что сказалось и на ценах в Одессе. Особенно пострадали от засухи рожь, ячмень, овес. Лишь с середины десятилетия цены снизились. Об эволюции их величин можно судить по следующим данным (цена четверти в руб. серебром):

Годы	Пшеница	Рожь	Овес и ячмень
1830	5,71	6	-
1831	6,17	5	5
1832	4,85	6	4,68
1833	5,14	5	5

Годы	Пшеница	Рожь	Овес и ячмень
1834	6,43	8	5,6
1835	4,85	4,76	4,6
1836	4,28	2,5	2,5
1837	4,28	2,7	2
1838	4,85	2,5	2

\* ЦГИА СССР, ф.560, оп.12, д.59; Шмидт А.  
Херсонская губерния, ч.1, с.76-77.

Кукуруза продавалась по 3-4 руб. за четверть.

Как известно, разрешение на беспошлинный ввоз зерна в Англию в 40-х гг. стимулировало усиление поставок туда хлеба из Одессы. Цены характеризуются относительной устойчивостью и ростом по сравнению с 30-ми гг.

Об этом можно судить по следующим данным.

Цены в Одессе в 40-е гг. XIX в. (за I четверть в руб. серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1842	5,43	4,57	3	2	3
1843	4,58	2,43	2,29	2,23	-
1844	4,64	2,15	2,2	2,3	2,49
1845	5,18	3,15	2,87	2,36	3,59
1846	5,93	3,44	2,78	2,3	3,25
1847	7,2	4,18	3,28	3,29	5,43
1848	5,42	3,5	3,21	2,89	3,6
1849	5,74	3,57	3,14	4,14	4,7

\* ХМГИ, 1844, ч.13, с.8; 1846, ч.24, с.88; 1854, ч.46, отд.Ш, с.44; 1855, ч.56 (3), с.21-22; Тернер Ф. Движение внешней торговли России с 1853 по 1856 гг. Спб., 1958, с.66, 71.

Отклонение за 1847 г. вызвано неурожаем и повышенным спросом на хлеб в Западной Европе. С годами усиливается спрос на кукурузу, доставляемую главным образом из Бессарабии, и цена ее к концу десятилетия заметно поднялась (в конце 20-х гг. четверть стоила 1,72 руб. серебром).

На цены в 50-х гг. существенное влияние оказала Крымская война 1853-1856 гг., как и в целом на объем одесского отпуска в связи с закрытием порта на ряд лет.

Об этом можно судить по следующим данным:

Цены в Одессе в 50-х гг. XIX в.

(I четверть в руб. серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1850	4,1	3,98	2,8	2,55	3,93
1851	4,1	2,71	2,81	2,53	3,49
1852	3,97	2,35	2,8	2,21	3,84
1853	3,71	2,36	2,8	2,58	3,9
1854	2,8	1,9	2,1	2	-
1855	4	2,35	3,5	3,82	2,32
1856	6,15	5,65	4,15	4	3,9
1857	6,25	4,95	2,65	2,9	3,25
1858	7,64	4,12	3,75	3,25	3,37
1859	7,64	4,17	3,5	3,1	4,95

\* З а щ у к А. Материалы для географии и статистики России. Бессарабская область. Спб., 1862, с.235-236; Сборник статистических сведений о России, кн.Ш. Спб., 1858, с.66, 71; Я н с о н Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. Спб., 1870, прил. 44/2.

Сравнивая цены 40 и 50-х гг., обнаруживаем их понижение на пшеницу и рожь и существенный сдвиг в послевоенные годы. Ячмень и овес как фуражно-крупяные культуры сохранили прежнюю устойчивость; цены на кукурузу по десятилетиям мало изменились.

Зерновое производство в 60-х гг. в Одесском хлеботорговом районе было подвержено воздействию стихийных бедствий, продолжительных засух, налетам саранчи и т.п. А спрос на европейских рынках увеличивался. Россия тогда оставалась главным поставщиком хлеба в Европе. По сравнению с 50-ми гг. цены поднялись по всем культурам (табл. II).

Рост цен продолжался и в 70-х гг., главным образом на пшеницу (табл. I2).

80-е гг. в истории хлебной торговли отмечены нарастанием зернового кризиса в Западной Европе. В Одессе в начале десятилетия по сравнению с 70-ми гг. цены несколько выросли, а затем стали неуклонно падать, за исключением кукурузы, ценой которой во второй половине десятилетия снова выравнялась (табл. I3).

90-е гг. в динамике цен на одесском рынке характеризуются продолжавшимся понижением до середины десятилетия и последующим постепенным возрастанием в годы выхода из кризиса (отклонения за

Таблица II

Цены в Одессе в 60-х гг. XIX в.

(I четверть в руб. серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1860	8,75	4,63	4,13	3,23	6
1861	8,5	4,55	4,13	3,1	5,5
1862	7,6	4,6	3,55	3,23	4,83
1863	7,25	4,87	3,57	3,62	-
1864	7,1	4,42	3,1	3,3	-
1865	7,88	4,16	3,28	3,2	4,5
1866	10,5	5,22	4,62	4,43	5,7
1867	11,75	7,75	5,65	-	6,95
1868	12	6,98	5,69	4,5	6,6
1869	9,65	6,85	5	4,65	6

\* Янсон В. Статистическое исследование о хлебной торговле в одесском районе. Спб., 1870, с.353; Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1861, 1862, 1863, 1864 и 1869 гг.; Яснопольский И.П. Изменения направления хлебной торговли юго-Западных и малороссийских губерний под влиянием рельсовых путей из этих местностей к Северо-западным рынкам. Спб., 1873, с.14, 25, 26.

Таблица I2

Цены в Одессе в 70-х гг. (I четверть в руб.серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1870	9,6	5,85	5	4,25	6,75
1871	10,5	6,31	-	-	-
1872	10	5,5	4,2	-	6
1873	12	6,75	5,25	3,4	7
1874	10	6	4,95	5,12	7,8
1875	11	4,75	4,9	4,9	6
1876	10,49	6,58	4,8	4,83	4,25
1877	9,44	6,16	4,85	3,5	4,05
1878	12,24	6,37	6,25	4,14	5,67
1879	13,69	7,11	5,68	4,46	5,92

\* Бернштейн С. Бюллетень "Рынка сельских производений" Одесса, 1869, 1874; ЦГВИА СССР, ф.499, оп.7, д.100, л.23-24; Подоба И.Г. Наше положение на международном рынке по торговле шерстью, хлебом и скотом. Спб., 1880, с.12-15.

Таблица 13

Цены в Одессе в 80-х гг. XIX в.

(I четверть в руб. серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1880	14,92	10,18	8,34	5,08	6,51
1881	14,38	10,23	7,06	4,98	5,1
1882	13,7	8,46	6,08	4,56	-
1883	13,25	8,65	6,6	4,36	4,6
1884	10,95	7,7	5,96	4,2	4,6
1885	10	6,57	5	4,56	-
1886	12,2	6,4	5,04	4,06	6,4
1887	11,2	6,8	4,8	3,42	6,87
1888	10,6	5,9	4,6	3,6	7,45
1889	9,5	6,3	4,5	3,5	5,45

\* Сборник сведений по России 1890 г. Спб., 1890, с.104-105; ЦГВИА СССР, ф.499, оп.7, д.100, л.23-24.

Таблица 14

Цены в Одессе в 90-х гг. XIX в.

(I пуд. в руб. серебром)\*

Годы	Пшеница	Рожь	Ячмень	Овес	Кукуруза
1890	0,89	0,68	0,6	-	0,53
1891	1,15	0,97	0,77	-	0,74
1892	0,97	0,73	0,58	-	0,55
1893	0,76	0,66	0,51	0,74	0,5
1894	0,59	0,49	0,4	0,56	0,48
1895	0,66	0,51	0,48	0,56	0,54
1896	0,79	0,53	0,51	0,57	0,5
1897	0,85	0,59	0,47	0,65	0,46
1898	1,06	0,72	0,57	0,77	0,51
1899	0,93	0,77	0,66	0,71	0,51

\* Свод товарных цен на главных рынках России за 1890-1896 годы. Спб., 1897, с.2-4; Материалы по статистике хлебной торговли, вып.1. Спб., 1899, с.14-15; Свод товарных цен на главных русских и иностранных рынках за 1901 год. Спб., 1902, с.2-8.

1891-1892 гг. и в конце десятилетия вызваны неурожаями). Мало изменились лишь цены на кукурузу.

В статистических материалах этого времени счет велся в пудах, поэтому и мы в табл. 14 вместо четвертей даем исчисление в пудах.

## 5. Вывоз за границу

К.Маркс указывал, что развитие товарного производства "существенным образом связано с расширением рынка, с созданием мирового рынка и, следовательно, с внешней торговлей"<sup>57</sup>. Россия уже ко времени присоединения к ней Бессарабии являлась активным участником западноевропейского хлебного рынка.

В результате внутрироссийского и мирового разделения трударосли ее товарные ресурсы зерна и в ряде мест страны начали приобретать экспортную ориентацию. Зерновое производство Бессарабии в этом направлении пошло с середины XIX в. Основными потребителями являлись Англия и страны средиземноморского бассейна, которые предъявляли все больший спрос на хлеб. В дореформенные десятилетия возросло значение Англии как главного потребителя зерна, сываемого через южные порты. Заинтересованные в притоке дешевых продуктов питания и сельскохозяйственного сырья, английские капиталисты отменили в 1846 г. регламентацию зерновой торговли. К.Маркс отметил, что "ввоз из России в Англию вследствие отмены хлебных законов в огромной степени возрос"<sup>58</sup>. Но уже тогда Россия столкнулась на английском сельскохозяйственном рынке с конкуренцией соседних стран - Дунайских княжеств и Австрии, расширявших однотипный с российским экспорт товаров. В 1829-1831 гг. турецкое правительство отменило существовавшее длительное время регламентирование поставок зерна из Дунайских княжеств и сняло запрет на вывоз из Османской империи, что способствовало ускорению экономического развития Молдавии и Валахии, в том числе зернового производства<sup>59</sup>.

Россия выдержала соперничество и в течение продолжительного времени - до 80-х гг. оставалась основным поставщиком хлеба в главную промышленную страну Европы. В числе видных экспортёров находилась Бессарабия, ставшая во второй половине XIX в. "хлебным магазином для Западной Европы". Вывоз осуществлялся водным путем в Англию, Италию, Францию и Турцию, а с вводом в эксплуатацию Новоселицких железнодорожных веток и в другие европейские страны - Австро-Венгрию, Швейцарию и Германию<sup>60</sup>.

Хлеб имел непосредственные выходы на мировой рынок через бессарабский участок таможенной границы и речным транспортом по

Прут и Дунай (Скулянский и Измаильский таможенные округа), а опосредованно через Одессу, Балтийское море и таможни по западной границе с Австрией и Германией (сказывались преимущества транспортно-географического положения края).

Пользуясь данными таможенных операций, можно определить суммарные размеры товарооборота. Вывоз хлеба через Скулянский таможенный округ в 40 - 50-х гг. с большими количественными колебаниями достигал 88,5 тыс. четвертей. С середины 60-х до конца 70-х гг. он возрос до 254 тыс. четвертей, затем снова сократился<sup>61</sup>. Измаильский таможенный округ к середине XIX в. пропускал до 0,5 млн. четвертей хлеба<sup>62</sup>. Через Кубейский таможенный округ, учрежденный в 1860 г. вместо Измаильского, экспорт получил развитие главным образом в 60 - 70-х гг. За время его функционирования до 1878 гг. объем вывоза оставался незначительным и колебался между 36 тыс. и 239 тыс. четвертей<sup>63</sup>.

Подавляющая масса вывозимого с юга зерна направлялась тогда к Аккерману и Одессе. Так сказались последствия отторжения юго-западной придунайской и притрутской полос на экспорте хлеба из Бессарабии через Дунай и Прут. За два десятилетия вывоз не поднялся до уровня середины века.

С возвращением отторгнутого участка и укреплением позиций России на Дунае речные порты снова превратились в крупные перевалочные базы в экспортных операциях. Пошли грузы к Дунаю и по железной дороге Бендера - Рени. К концу века через Измаил, Килию и Рени поступало на вывоз от 10 до 15 млн. пуд. зерна, это зафиксировано в отчетных данных о погрузках.

Вывоз пшеницы, ячменя, кукурузы, ржи через дунайские порты (в пуд.)\*

Годы	Измаил	Килия	Рени	Всего
1880	3 021 000	527 000	812 000	4 360 000
1895	4 928 000	4 756 000	3 211 000	12 895 000
1896	3 811 000	3 562 000	2 455 000	9 828 000
1897	4 271 700	5 491 180	862 000	10 624 880
1898	5 305 640	5 841 000	3 931 950	15 278 590

\* ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8723, л.16, 23,27; ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.67, л.72; Дополнение к статистическому сборнику Министерства путей сообщения, вып.1, Спб., 1884, с.30-31; Сводчик о внешней торговле по европейской границе за 1896 г. Спб., 1897, табл. III; Труды отдела торговых портов, вып. IV, Спб., 1904, с.50-68.

По всем трем портам в 90-е гг. по сравнению с началом 80-х гг. вывоз увеличился в 2,5 раза, а по сравнению с дореформенными десятилетиями в десятки раз. Оживилась хлебная торговля по всей бессарабской таможенной линии. С внутреннего рынка края и за счет транзита из других мест России (на Унгены и Новоселицу) вывоз зерна через Дунай, Прут и различные пункты на территории Бессарабии в последней четверти XIX в. возрос от 5 до 17-22 млн. пуд. Наряду с нижнедунайскими портами заметно возросла роль торгово-транспортных пунктов на Пруте. Он служил как бы подъездным путем к Галацу и Сулину.

В 60-х гг. хлебные грузы в Галац перевозило до 200 барж, которые в годы хороших урожаев доставляли туда до 600 тыс. четвертей<sup>64</sup>. Лишь незначительная часть зерна вывозилась в Одессу. В частности, в 1865 г. туда из Немцен доставлено австрийскими судами 13 096 четвертей пшеницы и кукурузы<sup>65</sup>.

В начале 80-х гг. с бессарабского побережья отгружалось 2750 тыс. пуд.<sup>66</sup>, в первой половине 90-х гг., в среднем, вывозилось по 6,7 млн. пуд. зерна, а в 1896-1899 гг. - от 3,5 до 4,5 млн. пуд. в год. В начале XX в. снова наблюдается возрастание вывоза до 9,5 млн. в год<sup>67</sup>.

Подвоз хлеба по Пруту осуществлялся от с. Макареи - на протяжении 375 км до устья. Выше этого пункта сложился другой район тяготения - Унгены, важный центр сосредоточения зерна, транспортируемого по железной дороге. Прибрежная полоса, слабавшая хлебными грузами пристани Прута, простиралась на 35-40 верст от берега, и часть их доставлялась из Кишинева<sup>68</sup>. На левом берегу реки действовало более 10 погрузочных пунктов.

Главные пристани на северном отрезке этого пути - Немцены и Погонешты (для Кишиневского уезда), откуда грузы направлялись исключительно в Галац; для хранения запасов построены специальные склады.

Местечко Леово, которое в 40 - 50-х гг. сбывало по нескольку сотен четвертей, к 90-м гг. превратилось в крупный отпускной пункт. Стягивая зерно из полосы на удаление до 45 верст, леовские и галацкие хлеботорговцы соредоточивали большие запасы зерна (склады вмещали до 3 млн. пуд.)<sup>69</sup>. Ниже его находилась пристань Фальчи с районом тяготения до 20 верст (13 селений) - отгружалось до 2 млн. пуд.<sup>70</sup>

Город Кагул стягивал хлеб с полосы в 35 верст (46 сел.) - вывоз составлял 2 млн. пуд.<sup>71</sup>

У впадения Прута в Дунай замыкала цепочку отпускных пунктов Усть-Прутская таможня с небольшим районом тяготения<sup>72</sup>.

Вся хлебная торговля в припрутской полосе (на экспортных пунктах и рынках самой реки) находилась в руках иностранных торговцев - агентов крупных торговых фирм Галаца (Ватоон-Дэль, Зам-Фиреско, Мелихон, Дожурдун, братья Мендель), которые соорудоточивали хлеб в порту для последующего вывоза в Италию, Бельгию, Швейцарию, Англию. Зерно закупалось на местах путем кабальных сделок - по ссудам под будущий урожай, а цены заранее устанавливались агентами названных фирм.<sup>73</sup>

О тесной связи зернового производства Бессарабии с экспортной торговлей свидетельствует возраставший с каждым десятилетием удельный вес сбываемого на внешний рынок хлеба в валовом его сборе. Остановимся на двух последних десятилетиях.

В 80-х гг. из Бессарабии вывозилось через Дунай, Прут, сухопутные таможни, в балтийские порты (Кенигсберг, Данциг, Либаву, Ригу), северо-западные (польские) пропускные пункты и Одессу 10,5 млн. пуд. при валовом сборе хлеба в 55,86 млн. пуд., или около 20%. Ко второй половине 90-х гг. вывоз по отмеченным направлениям составлял 38,25 млн. пуд., а валовой сбор в среднем за десятилетие достиг 90 млн. пуд., следовательно, на экспорт шло более 40% этого сбора. Мы включаем вывоз в Одессу как экспортную долю, потому что подавляющая масса поступавшего туда бессарабского зерна отправлялась в западноевропейские торговые центры.

Говоря об экспорте хлеба через бессарабские таможни и заставы, нельзя упускать из виду, что известное его количество поступало из других губерний страны и отчасти следовало транзитом по железным дорогам, попадая в учет пограничных ведомств. Можно привести следующие примеры. В середине 70-х гг. к сухопутным таможням прибыло извне 215 тыс. пуд. хлеба, в 1898 г. в Бессарабию ввезено зерна и муки из других губерний 1449 тыс. пуд. и часть из них отправлена за границу.

Но учитывая эти поправки, мы с основанием можем заключить, что к концу XIX в. до 40% бессарабского зерна вывозилось на заграничные рынки. А это означает, что край тогда по хлебному экспорту далеко превосходил многие губернии, так как по Европейской России в целом он равнялся 13-13,5% от валового сбора.<sup>74</sup>

Таким образом, Бессарабия по одной из важнейших отраслей земледелия к концу столетия была довольно широко вовлечена в западноевропейский капиталистический рынок, а по отношению доли вывоза к валовому сбору зерна занимала одно из первых мест среди губерний страны.

Суммируя экспортные поставки, потребление городского населения, интендантские заготовки и местное промышленное потребление,

получаем общее количество внедеревенского сбыта зерна - для конца века он составлял 48 млн.пуд., или 60% чистого сбора (средний за 90-е гг. - 78 млн.пуд.). Остальное его количество - 30 млн.пуд. шло на продовольствие для сельского населения, фуражные расходы, страховые запасы и внутрисельский хлебообмен. Соотношение реализации зерна вне сельского хозяйства и потребления в самом сельском хозяйстве свидетельствовало о высоком уровне товарности зернового производства края и в то же время о незначительном внутрисельском его товарном потреблении. Если выделить из этих 30 млн. пуд. продовольственный, кормовой и страховой фонды, то остается примерно 5 млн.пуд., которые проходили через систему местных торговых пунктов и прямой обмен для удовлетворения спроса в зерне хозяйств, специализировавшихся на незерновых отраслях земледелия, животноводстве и сельских промыслах, а также беспосевных и мало-посевных обедневших дворов, пришлых сельскохозяйственных рабочих, служащих, ремесленников. К рынку обращались и хозяйства натурально-потребительского типа.

Связь с внешним рынком существенно воздействовала на экономику края через колебания рыночной конъюнктуры в мировом капиталистическом хозяйстве. В частности, она проявлялась в синхронном колебании хлебных цен в масштабах мирового зернового рынка и его регионов. Как уже отмечалось, на бессарабский зерновой рынок влиял уровень цен в главном экспортном центре на Черном море - Одессе. А одесские цены синхронно реагировали на изменения их в Лондоне, что можно проследить на цене пшеницы<sup>75</sup>.

Цена 1 пуд. пшеницы в коп. золотом

Периоды	в Лондоне	в Одессе
1871-1875	124	93,1
1876-1880	107,8	81,7
1881-1885	91	79,2
1886-1890	71,5	64
1891-1895	63,2	51,7

Эта связь осуществлялась в конце 90-х гг., и начале XX в.<sup>76</sup>

Отмечая синхронность, необходимо учитывать двусторонний характер цен на всероссийском и европейском рынках<sup>77</sup>. О сближении рыночной конъюнктуры края с рыночной конъюнктурой в капиталистической Европе свидетельствовала связь цен на хлеб в Бессарабии и в важнейших торговых центрах континента опосредованно через Одессу и дунайские порты в годы "зернового" кризиса конца XIXв.

В 80-х гг. Бессарабию, как и Россию в целом, охватил глубокий сельскохозяйственный кризис, вызванный рядом причин. Среди них наиболее ощутимым было падение цен на зерно (главным образом на пшеницу) в Западной Европе из-за сильной конкуренции крупных поставщиков хлеба и наплыва обесцененного зерна. Обострение кризиса ощущало в Бессарабии со спадом в специфических отраслях сельскохозяйственного производства - степном животноводстве, плодоводстве, виноградарстве, табаководстве.

Причины кризиса сбыта Ф. Энгельс объяснял быстрым и чрезмерным в сравнении с платежеспособным спросом импортирующих стран расширением производства зерна на новых землях США, улучшением и удешевлением транспортировки зерна и притоком недорогого хлеба из России и Индии<sup>78</sup>. Сказался также выход на мировой рынок в 80-х гг. Канады, Австралии, Аргентины, поставлявших в Европу сельскохозяйственную продукцию по сниженным ценам.

Кризис оказал большое влияние на хозяйства, производившие товарное зерно, но мало затронул хозяйства потребительские<sup>79</sup>. Кризис исследовали советские историки на материалах всей России, но почти не изучили по районам и отдельным краям и губерниям страны, где он протекал по-разному в силу их хозяйственной и социальной специфики<sup>80</sup>.

Наиболее характерным показателем рассматриваемого кризиса было резкое падение закупочных цен при незначительном изменении динамики и объема производства продукции. Причем он охватил зерновое производство, а животноводство оставалось мало затронутым<sup>81</sup>.

Прежде всего переполнился английский хлебный рынок, а гигантские закупки зерна Англии равнялись 1/3 мировых закупок. В самой Англии это привело к сокращению посевных площадей под пшеницей в 2 раза (с 3890 тыс. в 1878 г. до 1900 тыс. акров в 1893 г.), пашни превращались в пастбища, фермерство оказалось в бедственном положении<sup>82</sup>. Кризис зернового хозяйства распространился на Россию, Германию, Францию, Италию, США<sup>83</sup>.

Он привел к падению роли России в мировой хлебной торговле: до 80-х гг. цены на европейских рынках определялись Россией, теперь эта роль перешла к США. России было трудно преодолеть конкуренцию такой развитой капиталистической страны и она терпела огромные потери на мировом рынке. Пока американской буржуазии было выгодно конкурировать на европейских рынках, она наращивала объем вывоза зерна. Но дешевые цены в Западной Европе оказались отрицательно на производстве пшеницы в самих штатах: в 90-х гг. там сократились посевы пшеницы, что способствовало изживанию кризиса в Европе.

Вследствие отсталости сельского хозяйства России зерновой кризис стимулировал затяжной кризис всей хозяйственной системы. На внешнем рынке Россия могла бороться с конкурентами лишь массой дешевого хлеба. За время с 1876 по 1895 г. экспортные цены на русский хлеб – пшеницу, рожь и ячмень сократились на 64-73%<sup>84</sup>. Эта дешевизна в условиях низкого уровня технической оснащенности сельскохозяйственного производства и роста продажных и арендных цен на землю содействовала снижению доходности земледелия. Зерновое хозяйство несло большие убытки, чем подрывался экономический интерес к нему. Диопропорция между производством и спросом углублялась.

В Лондоне, тогдашнем "хлебном мировом барометре", средняя цена 1 пуд. пшеницы золотом с 1876 по 1894 г. понизилась с 1,08 до 0,52 руб.<sup>85</sup> С середины 70-х гг. до середины 90-х гг. цены на пшеницу упали во Франции на 42,3% и в Германии на 26,5%<sup>86</sup>.

В Одессе – основном отпускном порте бессарабского хлеба – цены на пшеницу синхронно снизились за годы кризиса почти в 2 раза<sup>87</sup>. Идеократы торговцы столкнулись с конкуренцией США на английских рынках уже во второй половине 70-х гг. и несли потери на снижении цен<sup>88</sup>.

Цены в Бессарабии опустились еще ниже: с 1 руб. 20 коп. за пуд пшеницы в начале 80-х гг. до 40 – 60 коп. серебром к середине этого десятилетия, а в конце кризиса пуд пшеницы вблизи железных дорог стоил 50 и в глубинных районах даже 20-30 коп. серебром, т.е. продавался за бесценок<sup>89</sup>. Край, находившийся в тесных рыночных контактах с заграницей, нес большие убытки. В период кризиса возрастала конкуренция на местных рынках и усилилось обирание тружеников деревни – продавцов и потребителей зерна.

Падение цен усугублялось неустойчивостью и обесцениванием кредитного рубля. За 20 лет с середины 70-х гг. его курс упал с 85,4 до 66, а в 80-х гг. снижался даже до 60-63% своей номинальной стоимости<sup>90</sup>. Одним из решающих факторов, повлиявших на снижение курса рубля, явились огромные непроизводительные расходы, связанные с войной 1877-1878 гг.

Каковы общие результаты, как реагировало сельскохозяйственное производство на такую рыночную ситуацию? Из-за безудержного падения доходности зерновых хозяйств в Бессарабии произошли структурные изменения в полевом клину – началось сокращение посевов пшеницы: с 1881 по 1895 г. на 97 тыс. дес. (с 591 до 494 тыс. дес.). Сокращались также площади под ячменем и рожью. В целом посевы колосовых к середине 90-х гг. уменьшились на 126 тыс. дес.<sup>91</sup> Столкнувшись с жестокой реальностью мирового рынка, помещики обсужда-

ли на собрании Общества бессарабских сельских хозяев вопрос: "Стоит ли сеять ныне хлеб, ввиду дешевизны существующих цен"<sup>92</sup>. Подобные сомнения высказывали помещики и в соседних украинских губерниях<sup>93</sup>. В годы кризиса несколько изменилась структура хлебного экспорта: возросло значение кукурузы. Хотя цены на нее также понизились, но проблемы сбыта не возникло – спрос на внешнем рынке возрастал. Увеличение экспорта кукурузы как бы компенсировало кризис. Производство кукурузы увеличилось (чистый сбор ее в конце 80-начале 90-х гг. достиг 17,2 пуд. на душу населения), а удельный вес пшеницы сократился до 14,6 пуд.<sup>94</sup>

Как уже отмечалось, подавляющая масса кукурузы, экспортируемой из Одессы, поставлялась Бессарабией, а объем экспорта постепенно возрастал: в середине века составляя 3,3-3,7 млн., во второй половине 80-х гг. – 12-15 млн. и в 1897 г. – более 47 млн. пуд.<sup>95</sup>

Как и в других губерниях страны, пострадавших от неблагоприятной конъюнктуры на внешнем рынке, в поисках бевопасного выхода из обострившегося кризиса здесь наблюдалось в части помещичьих хозяйств свертывание собственного производства, сокращение экономической запаски, сдача имений в аренду, усиление кабально-го угнетения крестьян путем эксплуатации и отработок. Это приводило к тому, что под влиянием кризиса во многих хозяйствах опять оживала уже прошедшая ступень хозяйственного развития<sup>96</sup>. По сообщениям из уездов, в конце 80-х гг. "многие землевладельцы совсем прекратили свои хозяйства, отдав имения в аренду"<sup>97</sup>. К началу XX в., по сведениям "местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности", в Бессарабии сдавалось в аренду уже более половины частновладельческих земель<sup>98</sup>. В условиях нарастающего малоземелья арендные отношения сопровождались земельной спекуляцией, кабальной субарендою, обеднением и разорением мелких крестьян-съемщиков.

В период кризиса более прочное положение занимали имения с многоотраслевой структурой, а экономически неустойчивые хозяйства и поместья с зерновой специализацией приходили в запустение, "хлебные фабрики", как правило, исчезали.

Некоторые землевладельцы, столкнувшись с трудной проблемой реализации и не сумевшие быстро перестроиться в новых рыночных условиях, полностью задолжали и вынуждены были продавать землю: дворянский фонд к концу века сократился более чем на 100 тыс. дес. На месте разорившихся помещичьих имений возникали либо хозяйства предпринимательского типа (купцов-землевладельцев и кулачков), либо селения крестьян-собственников (главным образом из бывших колонистов), становившихся на фермерский путь развития<sup>99</sup>.

Активно мобилизовывал земельную собственность торговый капитал. Вкладывая деньги в доходные отрасли сельского хозяйства, купцы и мещане-предприниматели становились крупными землевладельцами. К концу 80-х гг. в их руках находилось 337 тыс. дес.

Крестьянские частновладельческие земли в конце 70-х гг. увеличились с 58 тыс. дес. до 383 тыс. дес. в начале XX века. Из крестьянской среды выделилась большая группа землевладельцев, участки которых колебались от нескольких сот до тысячи и более десятин.

В рассматриваемые десятилетия сложилось два типа купцов-землевладельцев: предприниматели и торговцы землей. Первые из них, обзаводившиеся земельной собственностью, порывали с коммерческими операциями как основным направлением деятельности и переводили капиталы в выгодные землевладельческие и животноводческое производство, создавали крупные капиталистические хозяйства. Купеческие собственные и арендуемые земли, как правило, сосредоточивались в районах наибольшей хозяйственной активности – по берегам судоходных рек, вблизи железных дорог и торгово-промышленных центров. На смену помещикам-дворянам, разоренным кризисом, приходили более опытные в рыночных делах купцы-предприниматели, усилившие связь торгового капитала с производством.

Кризис вынуждал помещиков переориентировать сельскохозяйственное производство, "дешевле производить" рыночную продукцию. Они просили у правительства содействия в открытии в Кишиневе отделения Государственного банка, чтобы с помощью кредитов перестроить имения, перейти к более интенсивному способу обработки земель, приобрести сельскохозяйственные машины и усовершенствованные орудия и "путем постепенных улучшений в хозяйстве идти навстречу требованиям, предъявляемым новым экономическим строем"<sup>100</sup>. Правительство, последовательно защищавшее позиции своей социальной опоры в крае, удовлетворило просьбу землевладельцев. Благодаря льготным кредитам, помещики к 1895 г. через Дворянский, Государственный и Крестьянский банки из "мелиоративного капитала" и акционерных кредитных учреждений получили ссуды 51 млн. руб. серебром (заложено и перезаложено 946 тыс. дес.)<sup>101</sup>. Эти меры кредитного воздействия и другая разнообразная централизованная помощь позволили им переориентировать отраслевую специализацию и укрепить материальную базу имений. На смену "пшеничным" экономиям пришли крупные интенсивные плодово-виноградно-винодельческие и животноводческие хозяйства.

Уместно отметить, что в торговле зерном на бессарабском рынке российские банки приобрели значение в конце кризиса, а в экспорт-

тно-торговых операциях на территории края совсем не участвовали.

В годы кризиса появлялись очаги торгового садоводства в Бессарабии, развивалось промышленное предпринимательство землевладельцев, сачетавших эксплуатацию земельных участков с переработкой полученной продукции на собственных предприятиях (аграрно-промышленного типа у Рафаловичей, Держинского, Кристи, Огановичей, Сицинского и многих других). Объекты промышленного типа открывали и отдельные крестьяне.

Невыгодная рыночная конъюнктура заставляла местную аграрную буржуазию активно ходатайствовать о расширении сети железных дорог на территории губернии и неотступно требовать улучшения условий судоходства на Днестре.

Бессарабские землевладельцы искали внешние рынки поближе, в частности участвовали в создании акционерного общества "Черноморско-Дунайское пароходство". В середине 80-х гг. в его правление избраны бессарабские землевладельцы-предприниматели А.П.Руссов, А.Г.Лерхе, А.К.Балиоз и многие помещики вошли в компанию на правах акционеров, вложив в дело большие денежные средства<sup>102</sup>. Таким образом они стремились обеспечить себе на будущее выгодный сбыт продукции в балканских и придунайских странах и ослабить конкуренцию Австрии и Румынии на Дунае и Пруте.

Кризис заставлял крупных землевладельцев и кулаков снижать издержки производства зерна путем внедрения более совершенной сельскохозяйственной техники и систем земледелия. "Созданная капитализмом конкуренция и зависимость землевладельца от мирового рынка сделали преобразование техники необходимостью и падение цен на хлеб особенно обострило эту необходимость," - указывал В.И.Ленин.<sup>103</sup>

Крупные землевладельцы в интересах повышения конкурентоспособности старались осуществить концентрацию и централизацию сельскохозяйственного производства. В 1881 г. часть из них объединилась в "Бессарабское собрание сельских хозяев", в 1892 г. возникло "Общество бессарабских садовладельцев и виноделов"<sup>104</sup>.

Косвенное влияние кризиса проявилось в перестройке животноводческого хозяйства: переход к каракульскому овцеводству, развитие свиноводства, птицеводства,

Выгоды от переориентации сельскохозяйственного производства извлекали главным образом крупные помещичьи и кулакские хозяйства, опиравшиеся на поддержку казны. Низкие закупочные цены на сельскохозяйственную продукцию, не соответствовавшие условиям ее производства в мелких крестьянских хозяйствах, вели к их разорению. А помо-щи в преодолении последствий кризиса государство не оказывало.

К тому же крупные землевладельцы и кулаки ущерб, причиненный их хозяйствам, восполняли усиливением эксплуатации крестьян. Кризис ускорил процесс разложения крестьянства. Разорившиеся семьи пополняли ряды сельского и городского пролетариата. Уже к середине 80-х гг. стало обнаруживаться аграрное перенаселение. Бессарабия, являвшаяся в первой половине XIX в. колонизуемой окраиной страны, теперь сама ощущала необходимость в отселении крестьян: они выезжали за Волгу и Урал, началась трудовая эмиграция.<sup>105</sup>

В последней фазе кризиса в Бессарабии ему сопутствовал ряд хозяйственных трудностей: поражение виноградников филлоксерой, акцизные ограничения в виноторговле и винокурении, значительное сокращение табаководства, затруднения в животноводстве, неурожай 90-х гг.<sup>106</sup>

Таким образом, зерновой рынок Бессарабии к концу века функционировал в сложных конъюнктурных условиях. Губерния была втянута в мировой аграрный кризис, начавшийся с затоваривания потребляющих западноевропейских центров дешевым зерном.

В.И.Ленин отмечал, что единственной правильной постановкой вопроса о значении низких цен на хлеб (основной механизм воздействия кризиса на экономику страны) будет ответ на вопрос: "...содействуют ли такие цены вытеснению отработков капитализмом или нет"<sup>107</sup> и требовал рассмотрения кризиса в связи с общим развитием мирового капитализма.<sup>108</sup> Он видел в этом кризисе фазу развития мирового капитализма, считал его кризисом капиталистическим.<sup>109</sup> В.И.Ленин писал: "Он необытно расширяет торговое производство земледельческих продуктов, втягивая на мировую арену целый ряд новых стран; он вытесняет патриархальное земледелие из его последних прибежищ, вроде Индии или России; он создает невиданное еще в земледелии чисто фабричное производство хлеба...".<sup>110</sup> Аграрный кризис содействовал ускорению процесса образования внутреннего рынка для капитализма.

## 6. Организация сбыта зерна

Рассмотрим организацию сбыта зерна и хлеботорговый аппарат. Мелкие распыленные товарные хозяйства, соприкасаясь с рынком, наталкивались на крайне разветвленную сеть торговых пунктов и многочисленного хлеботоргового аппарата. Зерно проходило многоярусную систему торговых звеньев, пока сосредоточивалось в достаточно крупные партии однотипного товара на железнодорожных станциях, пристанях и в портах. Отсюда громоздкость и многозвеневая ступенчатость, длинная цепь торгового процесса, сложность продвижения

товарного зерна, начиная от крестьянского двора и кончая экспортной погрузкой в портах.

При создавшихся условиях сбыта первоначальное звено концентрации зерна оказалось в руках скупщика – наиболее оперативного, достаточно осведомленного о местном зерновом производстве и материальном положении крестьян (вынужденные продажи), типичного представителя крупных торговых фирм. Вот что сообщалось в 1890 г. в "Бессарабском вестнике" (№ 267) о скупщиках и перекупщиках в Кишиневе: они "кишат на местных базарах и гнездятся на разных "шлагбаумах", "рогатках", "заставах" и т.п. пунктах, расположенных при въезде в более или менее крупные центры, куда хлеба доставляются гужом. Их называют "сшибалями". В Кишиневе они гнездятся на Скулянской, Ганчештской и Бендерской рогатках. Здесь что ни дом, то склад, заведомо обманным образом купленного хлеба, здесь, что ни лачуга, то кабак, заменяющий при сделках и контору биржевого маклера и экспортное бюро". Подобное скопление мелких торговцев с небольшими оборотными средствами, заинтересованных в скорой наживе, покупателей продукции крестьянских дворов, отмечается в источниках по всем городам и местечкам края.

Крупные землевладельцы реализовали продукцию несколькими путями: непосредственно отпускным фирмам; оптом на месте комиссионерам, а также через посредство ссудотранспортных агентств и банков. В отличие от крестьян крупные землевладельцы могли сосредоточивать хлеб и выжидать выгодных цен, но и они подвергались стихийному влиянию сезонности сбыта. Круглогодичная реализация осуществлялась далеко не всеми экономиями. Наибольшее насыщение рынка зерном проходило осенью, и "главная часть осенних продаж производилась из расчета по разнообразным ссудам"<sup>III</sup>. В этот сезонспешно сбывали зерно все, кто находился в зависимости от частного кредита либо стремился воспользоваться пропускной способностью гужевых дорог, а также те, в хозяйствах которых отсутствовали зернохранилища.

Зимний и весенний сбыт сдерживало состояние транспорта, а летний, как правило, был связан с большими денежными расходами на полевые работы и, в известной мере, носил отпечаток вынужденности сбыта (как выход из финансовых затруднений).

Командное положение в хлебосбыте занимали представители крупного торгового капитала в лице экспортных фирм и торговых "домов" с конторами в отпускных портах, находившиеся в контакте с важнейшими западноевропейскими потребляющими центрами. К ним близко примыкали видные коммерсанты – купцы-одиночки (бессарабские и иногородние), специализировавшиеся на оптовой продаже зерна. Например, в конце века в Бессарабии торговали зерном и мукою 211 гильдей-

ских и 584 негильдейских предприятий<sup>112</sup>. В высшем звене сети хлеботорговцев был распространен крупнооптовый аукционно-комиссионный характер сделок (по образцам) через товарные биржи. В Бессарабии эту форму организации капиталистической торговли не учредили, а действовали представители Одесской биржи<sup>113</sup>.

Одесские фирмы и торговые дома, куда входили в основном иностранные купцы (среди них особенно выделялись Масс, Ефруси, Анатра и другие, обладавшие многомиллионными состояниями), рассредоточивали своих агентов, комиссионеров и т.п. лиц по важнейшим концентрирующим пунктам хлеботорговли, снабжая их определенными суммами денег. А последние, в свою очередь, вербовали скупщиков различных рангов по нисходящей линии, ссужая их авансом. Стягиваемый хлеб проходил через склады (уже в середине столетия действовало более 560) и элеваторы, откуда поступал на погрузку в порт или на мельницы (в конце 70-х гг. круглый год работала 21 паровая мельница)<sup>114</sup>.

Примерно так же поступали компании РОЛИТ, Юго-Западные железные дороги, Дунайское пароходство и отделения Госбанка, только на них не работали мелкие скупщики (сопряжено с дополнительными расходами). Они имели дело с крупными партиями зерна и вступали в деловые отношения с более солидными торговцами<sup>115</sup>.

Таким образом, мобилизация товарного хлеба осуществлялась сложившейся в коммерческой практике сетью хлеботоргового аппарата, наживавшегося на прибылях спекулятивного порядка и влиявшего на ход внутригубернского и экспортного хлебооборота.

На местах, отдаленных от торговых центров, были распространены отсталые формы низовой торговли "шинкарями", "факторами", "агентами" и т.п. дельцами: скупка урожая на корню, закабаление продавцов долгодетными сделками с принудительно навязанными крестьянам условиями сбыта, обвещивание, распространение слухов с целью согласованного понижения цен, засорение и подмена зерна, расплата по частям и др. Эти мелкие по масштабам, но охватывавшие многие селения, скупочные операции укоренились не только в Бессарабии, но и в соседних юго-западных губерниях Украины<sup>116</sup>.

География зернового рынка в крае была представлена довольно густой сетью торговых пунктов и микроцентров. По мере развития товарно-денежных отношений выделялся ряд селений в торгово-промышленном отношении, постепенно превращавшихся в mestечки.

В первой половине XIX в. в крае возникло более 20 mestечек. Особенно этот процесс усилился с конца 30-х гг., когда помещикам разрешили превращать свои крупные села - поместья в mestечки. В частности, на юге таковыми явились Татарбунары, Болград, Леово,

Комрат, Старый Арциз, Волонтировка, Тузлы, Петровка, Чимишлия, Каушаны, Вилково, Байрамча, Мынзарь и др. В них сосредоточивалась ярмарочно-базарная и лавочная торговля. В Кишиневском и Оргеевском уездах такими пунктами были Ганчешты, Ниспорены, Немцены, Криуляны, Резина, Теленешты, Калараш (Тузора); в Сорокском и Бельцком уездах - Бельцы, Атаки, Рацков, Флорешты, Фалешты, Скуляны, Копачанка; в Хотинском уезде - Новоселица, Липканы, Бричаны, Секуряны, Единцы, Атаки, Яноуды.

С вводом в эксплуатацию железнодорожных ветвей пунктами хлебной торговли становились селения, расположенные поблизости от станций - Пырлица, Унгены, Тараклия, Корнешты, Кельменцы, Страшены, Шалданешты, Вертужаны, Чинишеуцы, Бравича и др.

Особенно велико было значение Кишинева с пригородным районом и как крупного потребителя сельскохозяйственной продукции, и как центра внутриобластного хлебообмена. В середине 40-х гг. привоз муки, зерна и крупы определялся в 740 тыс. пуд. По сведениям интендантских ведомств в середине 90-х гг. здесь можно было купить более 1 млн. пуд. зерна и крупы<sup>117</sup>.

О размерах сбыта хлеба в Кишиневе свидетельствуют также данные о железнодорожных перевозках за 1895-1899 гг. На его станции было отгружено в 1895 г. - 1450, в 1897 г. - 1207, в 1898 г. - 3270 и в 1899 г. - 1482 тыс. пуд. хлеба<sup>118</sup>.

В северной части важными периферическими хлеботорговыми центрами являлись Хотин, Секуряны, Новоселица, Бельцы. Из восточной части Хотинского уезда хлеб шел на днестровские пристани Наславче, Молодова и Карман и к Новоселице - всего 1,5-2 млн. пуд. Особое значение имел сбыт через Новоселицу. Туда стягивался хлеб с западной части Хотинского уезда и из м. Рынканы Ясского уезда (до 50 тыс. четвертей). Промежуточными звенями сосредоточения скучаемого зерна являлись Единцы, Бричаны и Липканы. Главное направление сбыта было за границу - в Австро-Венгрию, Швейцарию и Баварию. На протяжении десятилетий Новоселица пропускала туда от 150 до 350 тыс. четвертей. Торговыми операциями занимались заграничные и бессарабские купцы. Из последних следует отметить комиссionера Ф.Ф. Ратина, который в течение 20 лет регулярно поставлял хлеб за рубеж и пользовался большими кредитами баварских и швейцарских купцов<sup>119</sup>.

Главным торговым центром в этой зоне стали Бельцы, расположенные на скрещении важнейших торговых путей. В дореформенные десятилетия это был преимущественно скотский рынок. Позднее, с развитием зернового производства, Бельцы становятся важным опорным пунктом хлебной торговли. Ю.Янсон, ознакомившийся в середине 60-х гг. с

хлебным рынком Бессарабии, писал: "В верхней части Бессарабии главным сосредоточением хлебной торговли служит г.Бельцы - совершаются обороты хлеба со всего Яссского, Сорокского, прилежащих частей Оргеевского и Хотинского уездов. В Бельцах считается II ярмарок, на которые съезжаются все помещики, контрагенты, комиссионеры из Могилева, Одессы, покупщики из Молдавии и Галиции. Главные обороты хлебом происходят на августовской ярмарке. Хлебные обороты имеют преимущественно характер перепродажи законтрактованного хлеба"<sup>120</sup>. В последующие десятилетия эта роль Бельц еще более усилилась; здесь устанавливались цены северной зоны<sup>121</sup>.

В 90-х гг., когда Бельцы стали узловым пунктом железнодорожных веток, торговля хлебом достигла огромных размеров: хлебные грузы отправлялись в Одессу и Кенигсберг и составляли в 1895 г. - 363 тыс., в 1896 г. - 2787 тыс., в 1897 г. - 927 тыс., в 1898 г. - 1880 тыс.пуд.

В Сорокском уезде главными пунктами хлеботорговли являлись г.Сорок и м.Атаки, где к началу 80-х гг. совершались операции купли-продажи на 500-600 тыс. четвертей, половину этого хлеба сплавляли по Днестру. Местными рынками были днестровские пристани Ярово, Косоуцы, Воронково и Вертужаны<sup>123</sup>.

Одним из крупных пунктов хлебной торговли на юге Бессарабии к концу века являлся г.Аккерман. В дореформенные десятилетия Аккерман практически нельзя было причислить к разряду сколько-нибудь значительных очагов в хлебообороте области. По данным А.А.Скальковского, из него было отпущено в 1861 г. - 1600, в 1862 г. - 3070 четвертей зерна. Роль Аккермана как одного из центров по сбыту хлеба начала возрастать уже в конце 60-х гг. и была связана с потерей нижнего Подунавья в результате Крымской войны. Как видно из отчета бессарабского губернатора за 1867 г., в Аккермане уже действовала хлебная контора с оборотом в 290 000 руб.серебром в год. Кроме Одессы, куда направлялись основные хлебные потоки, Аккерман начал поставлять зерно в крымские порты: Евпаторию, Севастополь, Феодосию, хотя и в небольшом количестве. По данным Ю.Янсона, в 1864 г. туда вывезено 4187 четвертей зерна и более 30 тыс.пуд. муки и крупы<sup>124</sup>.

Хлебные потоки из юго-западной части Бессарабии в течение исследуемых десятилетий имели два направления: к дунайским портам и к г.Аккерману (на расстояние 60-70 верст). О месте Измаила, Рени и Килии в хлебной торговле уже говорилось. Торговля хлебом в полосе тяготения к Аккерману осуществлялась преимущественно на базарах. Закупленный хлеб скапливался у амбарщиков, от которых поступал в одесские экспортные базы Йровского, Нейфельда, Левинзона

и Богара. Амбары могли вместить до 3 млн. пуд. зерна<sup>125</sup>. Из сбываемого из Аккерманского уезда хлеба до 14 млн. пуд. во второй половине 90-х гг. 6,6 млн. пуд., или 47%, поставлялось в город, а 53% - в дунайские порты и на железную дорогу<sup>126</sup>. Судя по суммам ежегодных городских сборов с ввозимого гужом хлеба (по 0,5 коп. с пуд.), туда поступало в 80-х гг. от 2260 до 7450 тыс. и в 90-х гг. от 2870 до 8590 тыс. пуд. различных видов зерна<sup>127</sup>.

В г.Бендерах, напряженном торгово-транспортном узле и крупной перевалочной базе по быту хлеба, размещались филиалы одесских фирм. Потоки зерна шли по гужевым трактам, водой и железной дорогой. К концу весны с городского рынка только на железную дорогу поступали сотни тысяч пудов хлеба (в 1898 г. - 382 и в 1899 г. - 294 тыс. пуд.). Если учесть весь объем хлебооборота, т.е. городской рынок, подвоз по железной дороге Бендера - Рени и грузовые операции станции Бендера II (Варница), то это выразится в следующих величинах: отправлено с названных пунктов в 1898 г. - 5835, а в 1899 г. - 4691 тыс. пуд. Кроме того, по железной дороге прибыло на станцию Бендера за 2. года 670 тыс. пуд., да десятки тысяч пудов отгружено на баржи для сплава вниз по Днестру<sup>128</sup>.

На протяжении XIX в. важным центром хлебной торговли на юге губернии был г.Болград. В конце столетия он ежегодно стягивал из окружающих сел более 0,5 млн. четвертей разного хлеба. Тогда возник проект об устройстве водного пути для вывоза оттуда зерна к Дунаю по оз.Ялпуг и р.Репица<sup>129</sup>.

Другая колония - Тарутино - уже в 20-х гг. стала важным торговым пунктом Буджака. Здесь сбывали гурты скота, шерсть, хлеб, ремесленные изделия. С 70-х гг. на еженедельных базарах продавали по 150 тыс. пуд. зерна<sup>130</sup>.

Всего же к концу века в Бессрабии в 75 географических пунктах действовали базары и ярмарки и осуществлялись операции купли-продажи сельскохозяйственных продуктов<sup>131</sup>. На северную зону Бессарабии распространяли свои операции торговые фирмы и купцы смежных земель правобережной Украины, в частности, г.Могилева-Подольского. Как сообщалось городской думой, расположенный "поблизости плодородной Бессарабии", "центр хлебных операций для всей Подолии", Могилев стягивал к себе огромные массы хлеба для вывоза в Одессу. "Хлебом были завалены оба берега Днестра". Могилевские купцы (уже в середине 40-х гг. - 520 человек с семьями) и ростовщики контролировали большую рыночную зону в среднем Поднестровье с местечками Атаки и Секуряны, где ежегодный товарооборот хлеба исчислялся несколькими миллионами пудов. Подведение к городу

железнодорожной ветки от главной магистрали и продолжение ее на территории Бессарабии в 90-х гг. обеспечило городу подвоз зерна до 5,5 млн.пуд. в год, из которого 3 млн.пуд. направлялись в Кенигсберг и Данциг<sup>132</sup>.

На зерновой рынок в Хотинском уезде влияли находившиеся в территориальной близости города и крупные торговые поселения Подольской губернии - Каменец-Подольский, Иванец, Старая Ушица, Калюс и др.<sup>133</sup>

В годы аграрного кризиса, когда неустойчивое положение помещиков проявилось отчетливее и острее, самодержавие оказывало им финансовую помощь. В частности, Госбанку разрешили выдать ссуды под залог зерна с 1885 г. Цель этого мероприятия - приостановить снижение цен на хлеб путем временного снятия с рынка экспортируемого зерна, обеспечить гарантированный сбыт. Размер ссуды первоначально определялся в 40 % стоимости хлеба, затем увеличился до 60%. Ссуды выдавались на 6 месяцев за 6% в год, не считая накладных расходов, взимавшихся с заемщиков, которые повышали этот процент в полтора раза.

Ближайшим к Бессарабии отделением Госбанка было Одесское. Но правила выдачи ссуд предсматривали помещение заложенного зерна в специальные склады, что большинству залогодателей было недоступно, так как транспортировка туда хлеба обходилась дорого. До 1893 г. этот вид подтоварного кредита не получил сколько-нибудь заметного развития. В этом году были выработаны новые правила выдачи ссуд, устранившие излишние формальности в процедуре утверждения сделок. Для обеспечения кредитом крестьян в качестве посредников привлекались земства. Размер ссуды был увеличен до 75% стоимости хлеба, сроком на 9 месяцев, процент по ссудам назначен в размере от 4,5 до 6 годовых, уплату которых разрешалось производить по истечении срока ссуды.

На основании новых правил начало выдавать ссуды и Кишиневское отделение Госбанка<sup>134</sup>. Льготами воспользовались прежде всего крупные землевладельцы: в 1893 г. получили 665 150 руб. ссуды 116 землевладельцев, 3 крестьянина и 4 торговца под залог 1 834 150 пудов, в 1894 г. - 244 землевладельца и 10 крестьян - 1 014 096 руб. под залог 4 040 840 пуд. хлеба. А в конце этого десятилетия через ссудные операции пропущено - 6-6,8 млн. пуд.<sup>135</sup>

В 80 - 90-х гг. Госбанк выделял денежные средства также частным кредитным учреждениям, занимавшимся хлеботорговыми сделками.

Железные дороги выдавали ссуды в размере половинной и полной стоимости хлеба, но брали с залогодателей обязательство отправлять хлеб по их линиям<sup>136</sup>. На территории Бессарабии торГОВО-

посредническими операциями (по мобилизации товарных ресурсов и централизованной доставке хлеба в отпускные пункты) занимались управления Юго-Западных дорог, РОПИТ и Дунайское пароходство. В частности, первое открыло особые коммерческие агентства, заключило соглашение с торговым домом Родоканаки в Одессе, ассигновало большую сумму для выдачи ссуд в Поднестровье и вступило в сделку с Киевским коммерческим банком (выделил 300 тыс. руб. серебром в ссудный фонд) и другими кредитными учреждениями<sup>137</sup>.

Коммерческие учреждения этих дорог приступили к складочным и ссудным операциям по хлебным грузам во второй половине 80-х гг. – в 1886 г. выдано 1097 тыс. руб. С 1890 г. к финансированию торговых операций подключился Государственный банк<sup>138</sup>.

Днестровские агентства в Сороках, Дубоссарах, Лалове, Варнице и других местах, таможенные агентства в Новоселице, Унгенах и Рени имели обширный район действия – Бессарабскую, Подольскую и Херсонскую губернии. Здесь основная масса хлеба закупалась для Одессы и частично для вывоза в Кенигсберг и Данциг и на внутренние рынки страны. В Одессе коммерческое агентство Юго-Западных дорог часть доставленного хлеба продавало экспортным фирмам<sup>139</sup>.

Агентства выдавали ссуды как под хлебные грузы немедленной отправки, так и под зарезервированные на зиму в ожидании навигации в частных или принадлежащих самим агентствам складах; в 1887 и 1888 гг. практиковалась выдача ссуд в качестве аванса в счет будущих поставок. Агентства принимали на себя обязательства по прямой перевозке грузов от пристаний на Днестре до Одессы, Кенигсберга, Данцига и других станций разных дорог по соглашению. С хлебоотправителей за такие перевозки взыскивались фрахт и расходы по речной транспортировке и перегрузке в вагоны. Ответственность за хлеб в пути следования дорога брала на себя. Она же могла и сбыть хлеб коммиссионерам по договоренности с владельцами грузов<sup>140</sup>. С этой целью в Одессе (в 1880 г.) и Кенигсберге (в 1883 г.) были открыты коммерческие агентства (выполняли поручения хлебовладельцев по хранению, продаже и сдаче покупателям хлебных грузов).

Юго-Западные железные дороги построили в Одессе элеватор, куда поступало от 0,5 до 0,7 млн. пуд. зерна из Варницы, а на 23-х крупных станциях – склады для долгосрочного хранения принятого под ссуду хлеба. В них хранилось в 1893 г. – 344 229, в 1894 г. – 1 525 338, в 1895 г. – 833 671 пуд. хлеба, а в 1898 и 1899 гг. – в 6-7 раз больше<sup>141</sup>. Эти запасы позволяли более ритмично подвозить его к портам.

Такой количественный скачок стал возможным в результате вытеснения РОПИТ с Днестра благодаря создавшейся возможности монополь-

ной закупки и беспрепятственной транспортировки зерна.

С весны 1890 г. была введена выдача ссуд из сумм Госбанка на линиях и станциях Юго-Западных железных дорог в размере 60% стоимости груза на 6 недель. Одновременно выдавались ссуды самой дорогой из своих оборотных средств. В 1891 г. размер ссуды увеличился до 80% стоимости груза. В 1893 г. и 1894 г. ввели дополнительные льготы по ссудным операциям<sup>142</sup>. К концу века 67% ссуд выдавали под грузы, идущие в Одессу, и 22% - в Кенигсберг и Данциг<sup>143</sup>.

Цель ссудо-торговых операций и тарифных мероприятий управления Юго-Западных железных дорог заключалась в увеличении своих доходов и прибылей, поэтому оно стремилось отвлечь больше грузов с Днестра, где действовало РОШИТ<sup>144</sup>.

На Дунае и Пруте до начала ХХ в. торговым посредничеством занимались заграничные коммерческие фирмы и Черноморско-Дунайское пароходство, которое выдавало отправителям после погрузки хлеба на баржи до 40% его стоимости<sup>145</sup>.

Несравненно более широко распространены были частный кредит, практика торгово-земских сделок и обременительных долговых отношений, ростовщичества, усложнившие процесс реализации товаров. Если ссуды из банков были доступны лишь крупным поставщикам сельскохозяйственных продуктов, то к торгово-ростовщическим сделкам большей частью прибегали мелкие крестьянские дворы, постоянно нуждавшиеся в деньгах.

Вывозное направление в хлеботорговле обусловило значительное распространение хлеботорговых ссыпок. Однако в Бессарабии не отмечено даже попыток создания сети стационарных элеваторов (функционировали десятки немеханизированных зернохранилищ). Они сооружались в Одессе, Галаце и других крупных отпускных портах, куда шли потоки бессарабского зерна. А как известно, "элеваторы дают могущественный толчок товарному производству хлеба..."<sup>146</sup> Говоря об организации рыночных операций, следует остановиться на прямом (без торговых посредников) сбыте, довольно широко распространенном в крае в течение всего исследуемого периода. На базарах, торгах, ярмарках и во внутрисельском хлебообмене мелкие партии зерна сбывались крестьянами без посредства торговых звеньев. В селениях держалась патриархальная и простейшая разъездно-меновая форма сбыта с возов - обмен товара на товар<sup>147</sup>: зерна на плоды, фрукты, овощи, вино, соль, рыбу и другие продукты и ремесленные изделия. Без прохождения через сеть торговых пунктов и складчиков большие массы хлеба поступали на винокуренные и пивоваренные заводы, мельницы и другие предприятия. Часть крупных зем-

левладельцев вывозила зерно прямо в Одессу<sup>148</sup>.

Непосредственный сбыт осуществлялся и при реализации хлеба за границу. Особенно это широко практиковалось в Припрутской полосе поблизости от речного пути: в прямых рыночных связях с галацкими экспортёрами находились многие землевладельцы и арендаторы<sup>149</sup>. После прохождения установленных таможенных формальностей они беспошлино сплавляли большие массы хлеба по Пруту в Галац, а иногда и в Браилов.

В навигацию 1893 г. 24 землевладельца таким путем реализовали 456 200 четвертей, или 4,5 млн. пуд. хлеба. Одновременно зерно вывозили торговцы, скапливавшие его в определенных сборных пунктах. В Галац и Рени переправили купцы П.И. Довидогло 250 тыс., Г.Шопов - 40 тыс., Рубинкер - 100 тыс., И.Рубенцер - 70 тыс. четвертей, а всего 460 тыс. четвертей, т.е. примерно столько же, сколько и сами землевладельцы. Непосредственный сбыт помещики практиковали в широких масштабах на Днестре, вблизи железнодорожных станций, а в южной зоне - колонисты. Так, в начале 80-х гг. непосредственно реализовали помещики Бельцкого, Сорокского и Хотинского уезда более 300 тыс. четвертей зерна<sup>150</sup>. На большие расстояния вывозили свое зерно помещики южных уездов. К сожалению, в историко-экономических исследованиях эта форма сбыта включается в сферу торговли, чем затушевывается сложность процесса реализации и специфика торговли как отрасли хозяйства.

Подытоживая изложенное, можно отметить следующее. Зерновое производство прошло через этапы быстрого подъема и застоя. С годами в крае все заметнее расширялось производство хлеба на рынок. Уже в 40 - 50 гг. XIX в. Бессарабия была тщетно втянута в торговые отношения и с внутренними губерниями страны и с внешним рынком. Товарная продукция зернового производства, поставляемая из центральной и северной зон, добывалась в помедичных экономиях и крестьянских хозяйствах с экспенсивным характером производства. В южной полосе ее вырабатывали преимущественно крестьяне, жившие на государственных землях.

С углублением общественного разделения труда и специализации в сельском хозяйстве, ростом городов и развитием промыслов и транспортных средств, с усилением процесса классовой дифференциации расширялся внутренний рынок, стимулировавший оформление зернового производства в товарную отрасль.

С середины XIX в. Бессарабия становится одним из главных поставщиков зерна на одесский хлебный рынок и все больше втягивается в мировой сельскохозяйственный рынок.

Пореформенный период в истории Бессарабии – это время укрепления позиций аграрного капитализма. Растет товарность зернового хозяйства: с 30% в середине 50-х гг. до 65% к концу века от чистого сбора. К началу XX в. по этому показателю край уступал лишь немногим губерниям России. Усиливалась связь Бессарабии с европейским зерновым рынком. Это подтверждает реакция бессарабского сельского хозяйства на "зерновой кризис" 80 – 90-х гг. Он сказался на углублении аграрного кризиса и обусловил определенные изменения в экономике края конца XIX – начала XX в.: стимулировал переход части землевладельцев к капиталистическому предпринимательству и в то же время вызвал усиление кабальных форм эксплуатации; массовое обеднение в крестьянской среде.

В сельскохозяйственном производстве кризис ускорил интенсификацию и специализацию, переориентацию на производство более доходных рыночных продуктов и, в конечном счете, содействовал образованию капиталистического рынка в крае. В торговом зерновом производстве 70-90-х гг. произошли сдвиги и в социальном составе товаропроизводителей и в зональной структуре.

Тесная связь бессарабского торгового зернового хозяйства с мировым рынком (через систему всероссийского рынка) сказывалась на соотношении внутреннего и внешнего рынков. На внутреннем зерновом рынке функционировали довольно устойчивые зоны тяготения к центрам зарубежной торговли: в Хотинском уезде - через Новоселицу к австрийским экспортным пунктам, большая часть губернии - к одесскому порту, часть Подунавья и нижнего Попрутья - к Галацу (через Рени, Измаил и Килию). Некоторая ориентация на Кенигсберг, Данциг, Либаву и Ригу сложилась в конце века.

В организации купли-продажи зерна преобладала мелкая скопка на местах многогрунной сетью торговых агентств оптовых экспортных фирм Одессы, Галаца, прибалтийских портов, Могилева и монопольных транспортных объединений - РОЛИТ, Юго-Западных железных дорог и др. Вследствие чего, огромные бармы от торговли хлебом оседали у коммерсантов и транспортных компаний за пределами губернии. Правительство пыталось воздействовать на хлебную торговлю в годы аграрного кризиса, регулируя цены на зерно, по крайней мере, стремилось задержать их падение путем ссудных операций через Государственный банк.

В хлебном рынке Бессарабии сочетались торговые операции с другими формами сбыта; в ряде микрорайонов губернии и во внутридеревенском товарном обращении на протяжении всего XIX в. большую роль играл "неорганизованный рынок" - прямой сбыт зерна, что скав-

зывалось на развитии торговли как отрасли хозяйства в крае, осуществлявшей посредническую деятельность в купле-продаже товаров.

Анализ эволюции зональных цен позволяет сделать следующий вывод: единный зерновой рынок в крае (как часть всероссийского рынка) оформился в самом конце XIX в. - с завершением строительства Новоселицких ветвей Юго-Западных железных дорог, когда в крае создалась взаимосвязанная рельсовая сеть с узлами в Бендерах, Бельцах, Окнице, Ларге и тремя выходами за Днестр и тремя за границу - в Румынию и Австро-Венгрию.

Ввиду незначительного внутригубернского промышленного потребления зерна в реализации его превалировал сбыт в натуральном виде. А так как зерновое производство в Бессарабии носило четко выраженную экспортную ориентацию, то на заграничных рынках губерния выступала как поставщик в промышленно развитые страны продовольствия и продукции первичной обработки, сталкиваясь там с конкуренцией как колониальных и зависимых, так и высокоразвитых капиталистических государств.

## ГЛАВА П. РЫНОК НЕЗЕРНОВОЙ ПРОДУКЦИИ ЗЕМЛЕДЕЛИЯ

Рассмотрим сбыт высокоценных местных товаров винограда и вина, плодов в свежем и сушеном виде, овощей и бахчевых, масличных и технических культур и картофеля на продовольствие и винокурение – продукции интенсивного способа ведения хозяйства.

Развитие этих отраслей стимулировали устойчивый спрос на их продукцию на внутриобластном, всероссийском и внешнем рынках, рост промышленности, специализировавшейся на обработке сельскохозяйственного сырья, расширение и усовершенствование транспортных связей, эффективные возможности приложения денежных и материальных средств.

Наиболее благоприятные условия для выращивания винограда сложились в центральной и южной, а для плодоводства – в северной зонах; каждая из них делилась на экономические подрайоны.

### I. Сбыт продукции виноградарства

Виноградарство в Бессарабии – исторически традиционная отрасль хозяйства. После присоединения края к России создались благоприятные экономические условия для его дальнейшего развития. Правительство, поощряя занятия виноградарством, оградило виноделие от конкуренции иностранных вин. Росли площади насаждений и соответственно выработка вина – с 0,5 млн. в 20-х гг. до 10-II млн. ведер в конце века.

Виноград потреблялся главным образом как сырье для изготовления вин и в свежем виде. Консервирование сока и ягод в крае не было налажено.

В рассматриваемый период подавляющая часть собираемого винограда спадала под пресс. Сусло и молодое вино поступали в продажу как напитки и шли в качестве сырья для спирто-водочных, коньячных, шампанских и других предприятий.

Крестьянское виноделие было представлено множеством временных и мелких перерабатывающих пунктов. В отчете губернатора за 1870 г. в области зафиксировано 2719 таких "винодельческих заведе-

ний". В пореформенные десятилетия крестьянское виноградарство особенно заметно расширилось у резешей и царан (по мере выкупа на-делов). В течение 80-х гг. площади виноградников у резешей увеличены на 77%, а у бывших царан - почти в 3 раза<sup>1</sup>. Тогда в Бессарабии насчитывалось более 30 тыс. владельцев виноградников из которых 9/10 составляли крестьяне<sup>2</sup>.

Крестьянское виноградарское хозяйство, поставлявшее на рынок главную массу товарного вина, было по преимуществу мелким. На селе в дореформенные десятилетия крупными владельцами в большинстве случаев считались те, кто располагал плантациями от 2 до 10 дес. На юге области на казенных землях такие хозяйства встречались уже в 20-х гг. и тем более в 40 - 50 гг., например в Копанке, Кицканах, Каушанах, Хаджимусе, Болбоке, Замме, в Поднестровье, в немецких и болгаро-гагаузских селениях<sup>3</sup>.

Отторжение южной части Бессарабии в 1856 г., оказавшееся в целом отрицательно на хозяйстве и торговле края, нанесло значительный ущерб виноградарству. На этой территории в середине 50-х гг. производили 700 тыс. ведер вина. Однако оказалось в неблагоприятных хозяйственных и рыночных условиях, производство вина постепенно уменьшалось. В то время как в оставшихся уездах области выработка вина ежегодно увеличивалась на сотни тысяч ведер, в Подунавье за 22 года она сократилась на 200 тыс. ведер<sup>4</sup>.

Бессарабские виноградники были разнокачественными по сортам, (районированные сорта), по уровню агротехники, местоположению и экономическому значению. В зависимости от этого ценность их была различной. К середине 90-х гг. до 40% виноградников губернии, размещавшихся главным образом в северных и центральных уездах, оценивались по 100-250 руб. серебром за дес. (в подавляющем большинстве крестьянские виноградники). Okolo 30% стоили по 300-400 руб. серебром за дес. Сюда относились часть помещичьих плантаций указанных уездов и крестьянские виноградники Аккерманского и Бендерского уездов. До 25% виноградников - помещичьи плантации юга губернии и пригородные насаждения Кишинева и Бендер - стоили по 500-600 руб. за дес. Лишь около 5% виноградников ценились от 800 до 1000 руб. дес. Наконец, в ряде помещичьих хозяйств и в колонии Шабо стоили по 1200-2000 руб. серебром, такие плантации приносили дохода до 120 руб. с дес. в год<sup>5</sup>.

Вследствие специализации сельскохозяйственного производства уже в первой половине XIX в. сложился ряд районов виноградарства - Поднестровье, Кодры в центре области, Попрутье, Аккерманский район и придунайская полоса. Крупными очагами винограда были

ноделия стали города Кишинев (1540 дес., производилось более 100 тыс. ведер вина в год), Аккерман (2400 дес., а в середине 80-х гг. 4909 дес. - более 200 тыс. ведер вина), Бендера (850 дес. - 22 тыс. ведер вина). В ряде уездов сформировались свои микрорайоны виноградарства: в Оргеевском уезде было 16 сел с насаждениями от 100 до 500 дес. в каждом, в Кишиневском уезде - 19, в Бендерском - 8 и Аккерманском уезде - 12 таких сел<sup>6</sup>.

К середине века основная масса виноградников концентрировалась в центральных и южных областях. Уже тогда высококачественные белые и красные столовые вина производились в получивших известность на рынке пунктах - Шабо, Пуркары, Леонтьево, Ганчешты, Лапушна, Рашков, Данауцены, Милешты и др.

Из названных районов следует отметить Аккерманский по обширности и по степени товарности. Его виноградники, занимавшие к середине века до 4-х тыс. дес., являлись лучшими в области вина: пре-восходили по крепости и качеству поднестровские и даже крымские. В урожайные годы здесь с 1 дес. получали до 750 ведер вина. В районе заметно выделялся г. Аккерман с пригородами. В 40-х гг. выработка вина в названных городах достигала 150-200 тыс. ведер. За исключением небольшого количества, потребляемого на месте, оставшееся оптом сбывалось в Одессу, Москву, Киев, Тулу, Бердичев, Николаев, Херсон, и другие города. Вина из окрестностей Аккермана продавали за пределами Бессарабии под иностранными названиями<sup>7</sup>.

В 60-е гг. в связи с отторжением Подунавья Аккерманский район и нижнее Поднестровье оставались главными поставщиками южнобессарабских вин. Аккерман превратился в "главный склад" вин области. Иг давал тогда пятую часть, а через два десятилетия - треть от валового сбора вина. Основную массу вина продавали молодым, на дальние расстояния вывозили лишь 2-3-летние вина<sup>8</sup>.

В пореформенные десятилетия в Аккерманском районе с площади в 20 тыс. дес. (к 90-м гг.) в обычные годы получали до 2 млн., а в урожайные - до 3 млн. ведер вина, из которого в среднем ежегодно в Одессу и города центра страны вывозили до 1,8 млн. ведер<sup>9</sup>. В начале ХХ в. в Одессу доставляли уже до 2 млн. ведер вина. Откуда большая часть его направлялась в Петербург, Москву, Ригу, Херсон, Николаев и другие города.

При Аккерманском отделе Российского общества садоводства в конце 80-х гг. была учреждена торговая агентура по сбыту вина. На место его производства обычно осенью приезжали торговцы из Одессы, Варшавы, Петербурга, Харькова и других мест<sup>10</sup>.

Несмотря на несомненные успехи крупных виноградных плантаций главными производителями вина на протяжении всего ис-

следуемого периода являлись мелкие хозяйства. К началу 90-х гг. крестьянские вина составляли 2/3 валового сбора<sup>11</sup>.

Ограничения в распоряжении казенных земельных фондов и общинно-передельная система землепользования, безусловно, сдерживали процесс возникновения крупных крестьянских винодельческих хозяйств. Но зажиточная часть деревни находила пути присвоения общинных участков. По сложившимся издавна традициям занятые под сады и виноградники общинные угодья обычно оставались в пользовании собственников плантаций.

В пореформенные десятилетия плодово-виноградные насаждения шире вовлекались в рыночный оборот вместе с землей<sup>12</sup>. Большинство крупных крестьянских виноградных хозяйств сочетали производство с продажей вина оптом или через собственные лавки<sup>13</sup>. Наиболее обширные площади насаждений имелись в поместичьих хозяйствах. Уже в 50-х гг. было немало имений, получавших до 10 и 20 тыс. ведер вина<sup>14</sup>. Как известно, укрупнение производства – одна из тенденций товарного хозяйства. Однако оно наталкивалось на ограниченные возможности транспорта и местного рынка.

В пореформенный период с ростом рыночного спроса, технической реконструкцией транспортных средств, повышением цен на выдержаные вина возросло число крупных специализированных хозяйств. Крупное товарное производство базировалось на более рациональном и эффективном использовании земли, винодельческого оборудования и прогрессивной технологии.

Так, в 70 – 90-х гг. в Аккерманском винодельческом районе, Поднестровье и Подунавье насчитывалось более 30, а в центральной и северной зонах около 20 хозяйств с объемом производства вина от 5 до 40 тыс. ведер в год каждое<sup>15</sup>.

Следует отметить, что производство в большинстве из них базировалось на собственном сырье, лишь несколько винодельческих предприятий работало на купленном винограде. Отдельные помещики практиковали сдачу участков земли крестьянам в аренду из доли урожая винограда<sup>16</sup>.

В плантационных виноградарско-винодельческих хозяйствах широко применяли более современные орудия и машины, рациональные приемы организации производства, вина выдерживали в стационарных емкостях и бутылках, привлекали квалифицированных специалистов, внедряли достижения передовой практики и науки, более эффективно использовали капиталовложения. Помещики и другие землевладельцы стремились приблизить к своим хозяйствам шоссейные и железные дороги, открывали в больших городах винные погреба, склады и магазины.

Степень товарности виноградного хозяйства в Бессарабии (величина рыночной части продукта) в течение рассматриваемого периода была высокой.

В первой половине XIX в. в продажу поступало около 2/3 производимого вина, а в отдельных микрорайонах больше<sup>17</sup>. На таком уровне товарность держалась в 60 - начале 70-х гг.<sup>18</sup>. В 70-80-х гг., в период наиболее благоприятных условий для развития виноградарства в губернии, она поднялась до 85%. Причем из товарного вина 1/4 продавали на месте, а 3/4 вывозили за пределы губернии (в 60-х гг. менее половины). По степени товарности виноделие в Бессарабии тогда уступало лишь Крыму (93%), превосходя другие винодельческие районы страны - Закавказье (48%), Северный Кавказ (74%), Дон (80%), Астраханскую губернию (80%)<sup>19</sup>.

Особенно высокая товарность отмечалась в центральных и южных уездах. В Аккерманском районе и Нижнем Поднестровье в 70 - 80-х гг. до 9/10 вырабатываемого вина поступало на рынок; в Оргеевском и Бельцком уездах до 80% вина продавалось. В то же время в при-прутских селах половина вина потреблялась на месте. Около 9/10 вина продавалось после первого брожения<sup>20</sup>. Товарная продукция до середины 90-х гг. ежегодно реализовывалась полностью. Это, естественно, стимулировало расширение виноградарства и виноделия.

Поскольку главным фактором реализации вина как товара на рынке являлись цены, очень важен анализ их динамики. Мы пользуемся главным образом справочными ценами. Так, цена 1 ведра виноградного вина с середины 30-х гг. до конца XIX в. по Бессарабии составляла (в руб.серебром):

Годы	Цены	Годы	Цены
1835	0,555	1882	0,4-2
1848	0,15-0,75	1883	0,15-5
1850	0,28-1,5	1884	0,2-3
1851	0,15-2	1885	0,2-2
1852	0,15-1,5	1886	0,22-2,32
1853	0,3-1,15	1887	0,25-3
1855	0,4-2	1888	0,2-2,2
1856	0,3-2,5	1889	0,25-3
1857	0,5-1,75	1890	0,2-3
1869	0,2-1,3	1891	0,2-2,5
1870	0,2-1,5	1892	0,2-3,75
1873	0,15-2	1893	0,35-5
1875	0,2-3	1894	0,4-5
1876	0,5-3	1895	0,4-2,5
1877	0,15-3	1896	0,3-3
1878	0,25-3	1897	0,5-4
1879	0,3-3,75	1898	0,25-4
1880	0,4-2,1	1899	0,4-3,5
1881	0,4-3		

\* Сведения взяты из различных статистических источников.

В приведенных данных первые числа являются ценами на молодое вино, а вторые - на выдержанное, т.е. более качественное. Как видно из них, цены на молодое вино колебались от 0,15 до 0,5 руб. за ведро и мало изменились со временем. Выдержаные вина в 70 - 90-е гг. поднялись в цене по сравнению с 50-ми гг. в 2-3 раза. Таким образом, на рынке выигрывали рационально поставленные хозяйства, имевшие необходимое оборудование для выдержки вина и возможности выбирать более выгодную рыночную конъюнктуру для прибыльного сбыта товара. Основная же масса производимого вина, т.е. крестьянского, реализовалась осенью. При этом выигрывали те крестьянские дворы, которые с годами расширяли площади насаждений. Крестьянские зина не переносили дальних перевозок, поэтому большую их часть продавали на местах.

Сравнительные данные о разнице цен за 90-е гг. представлены в табл. 15.

Таблица 15

Средние цены I ведра вина по Бессарабской губернии в 90-х гг. (в руб. серебром)\*

Периоды	С крестьянских мелких виноградников	У помещиков и других крупных землевладельцев
Начало 90-х гг.	0,35 - 0,5	1,1 - 2,7
Середина 90-х гг.	0,7	1,2 - 2,25
Конец 90-х гг.	0,35 - 0,45	0,7 - 1,5

\* Петлин Н.С. Опыт описания губерний и областей России в статистическом и экономическом отношениях, ч. I. Спб., 1893, с.36; Очерк современного состояния плодоводства, огородничества, виноградарства с виноделием в России и правительственные мероприятия к их развитию., Спб., 1899, с.62; Известия Министерства земледелия и государственных имуществ, 1896, № 42.

Как видим, разница в ценах была очень существенная. Следовательно, крупные хозяйства продавали вино гораздо дороже, чем крестьянские. От повышения цен выигрывали плантаторы и зажиточные крестьяне, которые могли выждать время и прибыльно продать свой товар, используя колебания цен. Основная же масса мелких владельцев виноградников поставляла вино в разгар сезона виноделия, т.е. осенью не имея возможности выбрать благоприятный момент для сбыта. Кстати сказать, такая же преждевременная продажа укоренилась и при реализации других продуктов земледелия.

Как правило, крупные садовладельцы и богатая деревенская верхушка сбывали свой товар фирмам по ценам более высоким, не прибегая к посредничеству мелких скупщиков и переторговщиков, как это вынуждены были делать владельцы мелких крестьянских хозяйств.

Определенное различие в ценах отмечается по микрорайонам в пределах уезда. Тем более они различались по географически-хозяйственным зонам (табл. I6).

Т а б л и ц а I6  
Зональные цены I ведра вина в руб. серебром  
в 40-90-х гг. XIX в.<sup>х</sup>

Годы, периоды	Южная зона	Центральная зона	Северная зона
1840	0,43-0,77	0,16-0,22	
1845	0,6-0,55	0,45-0,5	0,15-0,5
1847-1849	0,5-1,5	0,3-1	0,7-1,5
1851	0,75-1	0,2-0,4	
1854	1,25-2	0,15-0,18	0,5-1
1858	1-1,6	0,7-0,75	
1862-1863	0,4-1	0,8	
1866	0,8-1	1-1,5	
1868-1869	1,4-1,5	0,7-1	
1870	1,8	1,4	1,5
1878	0,2-3	1,5-1	0,25-1,8
1880	0,5-3,5	0,7	0,8-1,5
1882-1883	0,4-3	0,8-1,5	
1887	0,82	0,8-1,5	
I-я пол. 90-х гг.	1,2-1,5	0,6-0,85	
1895	1,38	0,66	
1897	0,6-2	1-1,2	2-2,5
1898	1,5-2	0,45-1,1	

<sup>х</sup>. По отчетам губернских учреждений и сведениям акцизного ведомства.

Таким образом, дороже ценились вина в южной и северной зонах. Объясняется это рядом причин: южные вина были более качественными и более стойкими к хранению; в северных уездах, в силу климатических особенностей, виноградарство не имело широкого распространения - ежегодные сборы урожая не покрывали внутреннего спроса, и вино завозилось из других мест; в центральной зоне преобладали мелкие (резешские и царанские) виноградники с высокуюро-

жайными винными сортами, но технология виноделия была несовершенна - вина получались повышенной кислотности. Сказывалась и действовавшая на протяжении исследуемого столетия кабальная система виноторговли: закупка вина "на корню", т.е. урожая винограда предстоящего и последующих годов. Отсюда незаинтересованность мелкого виноградаря в получении качественного вина - часто высокий выход сусла достигался за счет снижения сахаристости (из недозрелых гроздей), а следовательно, и крепости вина<sup>21</sup>.

Внутрибессарабский винный рынок до конца 20-х гг. из-за откупной системы виноторговли испытывал определенное стеснение. В 1827 г. она была упразднена и повсеместно устанавливалась "полная свобода в продаже вина местного производства"<sup>22</sup>.

В ноябре 1836 г. указ бената уточнил право владельцев виноградников на сбыт своей продукции: вино, полученное из собственных виноградников, можно было бевакизиро и в неограниченном количестве продавать поводу внутри области оптом и "мелочными мерами", но в помещичьих имениях и казенных селениях посторонние могли торговаться лишь с согласия помещиков и сельских властей. Если же вино перепродаивалось, то требовалось приобретение торговых свидетельств. Колонисты пользовались полными льготами, т.е. торговали без всяких ограничений. Это допускалось "для поощрения виноделия" у первоселенцев. Свободную торговлю виноградными винами подтверждали специальные законы в 50 - 60-х гг.<sup>23</sup>

Густая и разветвленная сеть пунктов внутриобластной винной торговли была представлена множеством "питейных заведений" - это лавки, погреба, корчмы, шинки, выставки, питейные дома, постоянные дворы, склады, трактиры. Вином широко торговали на базарах и ярмарках с возов. Чтобы судить о количестве названных "заведений", приведем данные за несколько лет<sup>24</sup>. Их числилось в 1833 г. 720, в 1861 г. - 3806, в 1874 г. - 2827, в 1883 г. - 2300. В 70 - 80-е гг. количество "питейных заведений" уменьшилось вследствие их укрупнения.

По признанию местных властей и акцизных чиновников, вином торговали купцы и мелкие торговцы - "люди самостоятельные", "местные влиятельные лица" (кулаки, сельская администрация, церковники).

На протяжении всего исследуемого периода Кишинев являлся крупным центром бессарабской виноторговли, его роль особенно возросла с 30-х гг., когда здесь открылось много складов и погребов. К середине 60-х гг. сбыт вина достиг 300 тыс. ведер, а в 90-х гг. - до 700 тыс. ведер<sup>25</sup>.

В силу сельскохозяйственной специализации в Бессарабии установилась тесная рыночная связь между производящими и потребляющи-

ми районами. Вино в Подунавье сбывали в городах Измаил, Рени, Кагул, Болград и колониях "задунайских переселенцев". В частности, по данным филлоксерных комитетов, в середине 80-х гг. в Болграде "почти всякий дом превращен в кабак и представляет из себя своего рода виноторговую станцию", теперь в Болграде образуется особая виноторговая компания<sup>26</sup>. Из центральных уездов оно поступало на север области, где виноградарство являлось малораспространенной отраслью хозяйства. Торговля виноградными винами здесь конкурировала с торговлей спирто-водочной продукцией<sup>27</sup>.

С присоединением края к России его вино товарного назначения получило обеспеченный сбыт на обширном рынке. Давние торговые контакты становились более интенсивными по мере вовлечения края во всероссийский рынок. В Поднестровье Бессарабия граничила с крупными экономическими районами - правобережной и южной Украиной, - служившими устойчивыми рынками сбыта вина и плодов.

Уже в 20-х гг., несмотря на наличие днестровской таможенной линии, сбыт вина на внутреннем рынке страны увеличивался с каждым годом. Чтобы оградить торговлю бессарабскими виноградными винами от конкуренции запрутских вин, с 1816 г. положение Комитета министров установило беспошлинный ввоз внутрь страны бессарабских вин через Дубоссары и Могилев. С 1825 г. к этим пропускным пунктам добавлены Овидиополь, Маяки и Парканы. В 1822 г. на запрутские вина введена пошлина. Эта покровительственная политика сказалась на объеме поставок вина на всероссийский рынок. Если в 1816-1819 гг. доставлялось всего по 1 тыс. ведер в год, то с 1820 по 1825 г. ввезено уже 317 тыс. ведер, или около 53 тыс. ведер в год (в том числе из Аккерманского уезда - 27 тыс.), а в начале 30-х гг. - более 70 тыс. ведер ежегодно. В Дубоссарах сформировался круг коммерсантов, специализировавшихся на виноторговле<sup>28</sup>. Рост сбыта вина в этом направлении с начала 30-х гг. облегчил перенос таможенной линии с Днестра на Прут и Дунай. В середине этого десятилетия выработка вина в крае доходила до 1 млн. ведер из которого около половины поставлялось на всероссийский рынок<sup>29</sup>. Бессарабские вина тогда закупали торговцы, имевшие специальные погреба в Бердичеве, Балте, Киеве, Харькове, Москве, Петербурге, на Волыни и Подолии<sup>30</sup>.

В 40 - 50-х гг. вино направлялось главным образом в соседние губернии, где реализовалось по цене 75-80 коп. серебром за ведро<sup>31</sup>.

В 60-х гг., несмотря на потерю Подунавья, производство вина достигло 3 млн. ведер в год, и в крае оформилось два направления в сбыте вина. К югу от Кишинева оно направлялось в Одессу и отча-

ти через Кубей за границу. К северу от Кишинева – распределялось по северным уездам области и вывозилось за Днестр. Из Кишиневского района виноделия отпускалось ежегодно по 275-300 тыс. ведер<sup>32</sup>. Виноторговлей охватывалась обширная рыночная зона – Херсонская, Подольская, Волынская, Киевская, Екатеринославская, Полтавская и Харьковская губернии, куда поставлялись столовые вина и виноматериалы<sup>33</sup>.

Перед бессарабским виноделием широкая возможность выхода его продукции на общероссийский рынок существовала до середины 90-х гг. Введенное в 1895 г. акцизное обложение сбыта вина в соседние Херсонскую и Подольскую губернии затормозило развитие виноделия. Бессарабия была оставлена на льготном положении только при реализации вина на внутреннем рынке. Это сузило винный рынок. До этого в Тирасполь, особенно на Покровскую ярмарку, для покупки бессарабского вина стекалось много покупателей – немецких колонистов, содержателей трактиров, винных погребов и др. Туда шло вино главным образом из Бендерского уезда. Бессарабские крестьяне везли его и на другие базары и ярмарки левобережного Поднестровья. Бессарабское губернское земство сообщало в 1895 г. в Министерство финансов: рынки Поднестровья Херсонской губернии "имеют громадное значение для бессарабских виноделов уже по своему географическому положению, при котором многие населенные пункты этих двух губерний разъединены только течением р. Днестра и представляют как бы части одного и того же поселения и экономически настолько тесно связаны между собой, что имеют общие базары и ярмарки на херсонском или бессарабском берегах"<sup>34</sup>. Ограничения, введенные в 1895 г., ухудшили эти торговые связи. Пострадали мелкие и средние винодели, а они поставляли основную массу производимого в губернии вина. Согласно введенной системе обложения виноторговли винодел на право продажи своего товара должен был выкупить патент, а это было доступно только крупным, по тем временам, винодельческим хозяйствам ("крупным фирмам"). Вводился ряд ограничений в самой процедуре торговли. Кроме того, здесь также вино конкурировало с продукцией винокурения.

В результате в виноторговле бессарабских крестьян начался спад, увеличилось местное потребление вина (в самих крестьянских дворах). В целом виноделие становилось для них малодоходным. Лишь в крупных рационально поставленных хозяйствах оно получило стимул для развития<sup>35</sup>. Для них винный рынок заметно расширился благодаря включению Новоселицких ветвей в систему Юго-Западных железных дорог, протянувшихся от Черного до Балтийского моря. Судя по отчетам управления этих дорог, в 90-х гг. за пределы гу-

берний вывозилось вино из Кишинева в 57, Страшен - в 6, Калараша - в 17, Корнешт, Пырлицы, Карпинен, Унген, Лейпцигской, Чадыр-Лунги, Рени, Милен - в 7, из Бендера - в 8 пунктов страны, охватывая районы Украины, центр, Прибалтику и западные губернии<sup>36</sup>. Наиболее крупные отправки по железным дорогам осуществлялись на участках дороги от Бендера до Бельц. Объем погрузок на наиболее важных станциях представлен в табл. 17.

Таблица 17

Вывоз вина с крупных станций  
в 90-х гг., в тыс. пуд.<sup>\*</sup>

Станции	Годы									
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Кишинев	696	742	830	715	584	682	747	911	570	625
Страшены	384	430	330	212	144	166	232	361	183	198
Быковец	-	-	160	210	119	99	228	243	84	166
Калараш	283	368	405	263	119	88	168	203	118	192
Бендера	51	63	52	40	18	31	58	71	32	40
Бельцы	-	-	-	18	50	51	54	69	27	51

\* Сборник сведений по истории статистики внешней торговли России, т. I. Спб., 1902, с. 12; Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906, с. 338-339.

Таким образом, только с участка дороги Кишинев - Калараш в 1890-1894 гг. в среднем отгружалось 1400 тыс. пуд. и в 1895-1899 гг. - 1250 тыс. пуд. Заметно возрастший объем вывоза за 1896-1897 гг. связан с обильным урожаем винограда.

Одним из основных рынков для бессарабских вин являлась Одесса. Поставка туда вин развивалась с 30-х гг. Его перевозили главным образом гужевым транспортом и отчасти водным из южных центров виноделия. К концу 40-х гг. поставки достигли нескольких сотен тысяч ведер в год, составив 25% всего выработанного вина в области.

С прокладкой рельсовых путей от Тирасполя до Унген и от Бендера до Рени, с развитием пароходства на Днестре и Дунае - приток вина в Одессу заметно увеличился. Уже в конце 70-х гг. туда только по железной дороге подвозили более 0,5 млн. ведер вина<sup>37</sup>. Вино шло с территории всей Бессарабии, но особенно из южных уездов. Одесса являлась не только крупным потребителем бессарабских вин, но и товаро-распределительным центром, снабжала этими винами многие горо-

да страны. Комиссионеры 23 одесских оптовых складов действовали в Петербурге, Москве, Риге, Либаве.

В 80 - 90-х гг. всеми видами транспорта в Одессу подвозилось до 1 млн. ведер бессарабских вин, из них, до 60% отправлялось в глубь страны, вплоть до Дальнего Востока, остальное продавалось в 830 "питейных заведениях". Характерно, что легкие вина вытесняли там потребление пива<sup>38</sup>. Главными пунктами поставки вина являлись Кишинев, Страшены, Калараш, Бендери, Унгены, станция Лейпцигская, Рени, Чадыр-Лунга, Каушаны. К снабжению Одессы бессарабскими винами по Днестру подключилось Российское общество пароходства и торговли. Его агенты скупали и доставляли вино в специальные склады и магазины города.<sup>39</sup>

Рынком для винограда и вина служили соответствующие промышленные предприятия как в Бессарабии, так и за ее пределами. Мелкие предприятия по производству виноградных водок действовали в Аккерманском, Кишиневском и Оргеевском уездах уже в 40-х гг. Объем производства был невелик: выкуривалось ежегодно по нескольку сотен ведер водки<sup>40</sup>.

В пореформенные десятилетия, в связи со значительным расширением производства винограда и спроса на виноградный спирт, эта отрасль промышленности заметно развивалась. В конце 60 - начале 70-х гг. в Аккерманском уезде действовали 3 предприятия на скупаемых по дешевой цене виноматериалах. Но под давлением конкуренции одесских винозаводчиков они не могли развернуть производство в широких масштабах<sup>41</sup>.

О размерах производства виноградного спирта (крепости 83,7°) в Бессарабии с середины 80-х до середины 90-х гг. свидетельствуют следующие данные Департамента неокладных сборов<sup>42</sup>.

Годы	Число предприятий	Выкурано ведер спирта
1885	7	119 000
1886	12	321 000
1887	11	60 725
1888	11	113 000
1889	12	159 000
1890	12	111 500
1892	14	85 650
1893	13	133 000
1894	6	25 750

\* Отчет бывшего Департамента неокладных сборов за 1895 год. Спб., 1897, с.85.

Со второй половины 80-х гг. в Бессарабии началось производство коньячного спирта (в м.Лагушна Кишиневского уезда). В 1896 г. открыт второй подобный завод в Паулештах. В начале XX в. коньячное производство концентрировалось главным образом в Кишиневе<sup>42</sup>. В 90-х гг. в губернии действовали 8 предприятий по выработке спирта из вина и фруктов. Виноградно-водочные и коньячные заводы тогда перерабатывали в год до 825 тыс. ведер вина, закупаемого в уездах. Коньяк и водка большей частью вывозились в Петербург, Москву, Варшаву<sup>43</sup>. Появились предприятия комплексного использования виноматериалов: производство спирта и винной кислоты.

На бессарабских виноматериалах работал ряд предприятий вторичного виноделия в Одессе: по изготовлению шампанских вин, коньяков, ликеров. Уже в 40-х гг. Нарышкин открыл там завод по производству "шипучих вин" из аккерманских виноматериалов. Аккерман снабжал и других промышленников, изготавливших шампанские вина<sup>44</sup>. К началу 70-х гг. в Одессе функционировали подобные " заводы" ГГаже, Л.М.Шанцера и Г.Е.Савицкого. Сыре они брали из собственных виноградников и покупали в Аккерманском уезде<sup>45</sup>.

Производство шампанских вин на бессарабском сырье началось в Херсонской губернии в 40-х гг. В 50-х гг. им занимался известный в то время владелец крупных виноградников И.Изнар<sup>46</sup>.

В конце XIX в., чтобы укрепить свои позиции на рынке, крупные плантаторы начали объединяться. Более 30 из них создали в Кишиневе "Общество бессарабских садовладельцев и виноделов" для выгодного сбыта вина. Его агенты обосновались в Одессе, Киеве, Варшаве, Минске, Бердичеве, Либаве, Могилеве и других городах. "Виноторговая компания" формировалась в г.Болграде. По насыщенности винными лавками Болград выделялся среди периферийных городов края. Часть плантаторов пытались основать ряд промышленно-торговых акционерных компаний по производству высококачественных вин и виноградного спирта, но потерпели неудачу из-за нехватки овободных капиталов - не собрали уставных сумм, нужных для учредительства компаний. Эта форма организации капиталистических предприятий реально осуществлялась в Одессе и Варшаве. В указанные предприятия вкладывали свои денежные средства и бессарабские предприниматели<sup>47</sup>. Кроме того, крупные плантаторы вошли в Комитет виноградарства Общества сельского хозяйства Южной России в Одессе, в их числе Г.Б.Гагарин-Стурдза, К.В.Леонард, Н.Л.Яворский, М.М.Друганов, Э.Н.Бален-де-Балль, Г.Г.Зондергер, Ф.Ф.Кеппен, И.А.Захариади, В.Г.Щербаков, В.Г.Лупанов<sup>48</sup>.

В 1889 г. там же основано "Товарищество виноделия для приготовления шампанского из бессарабского вина французским способом".

Виноград и сусло покупались в Бессарабии. Вино выдерживалось в специальных подвалах. Ежегодно готовой продукции продавалось на 320 тыс. руб. серебром. В конце 90-х гг., упрочив свое положение, компания занималась производством и шампанского и коньяка на двух заводах. Готовая продукция сбывалась на месте в городах страны (Петербурге, Москве, Киеве, Харькове, Тифлисе, Риге, Варшаве) и частично шла в Румынию и Турцию<sup>49</sup>.

В 1894 г. в Одессе начало действовать "Товарищество торговли русскими винами бессарабских землевладельцев братьев И. и В. Синадино и К°" - промышленно-торговое объединение крупных бессарабских помещиков и торговцев: Синадино, П.Ф. Родоконаки, Н.К. Эржиу, Б.М. Янушевича, К.И. Дунко, П.А. Маврокордато, Н.В. Стилоса, К.П. Колоти и др. Компания занималась выдержкой и сбытом вин, винокурением и изготовлением коньяка. Во второй половине 90-х гг. ценность запасов и реализуемого ежегодно вина исчислялась в 0,5 млн. руб. серебром<sup>50</sup>.

Несколько позднее в Одессе оформилась еще одна компания - Южнорусское общество виноделия во главе с Г. Редерером, - занимавшаяся тем же, что и предыдущая группа капиталистов, а коммерческие операции охватывали крупнейшие города страны<sup>51</sup>. Возникновение таких компаний обусловлено стремлением предпринимателей освободиться от посредничества торгового капитала при сбыте вина для получения монопольной прибыли и завладения рынком. Они также содействовали централизации производственных и торговых капиталов для расширения производства.

Помимо этих компаний на бессарабских виноматериалах работали предприятия ряда петербургских, московских, киевских и харьковских фабрикантов, выпускавших для продажи шампанские и другие вина (Ланин, Клико, Редер и др.)<sup>52</sup>.

На втором месте после Одессы по закупкам бессарабских вин стояла Подольская губерния. Туда в середине 80-х гг. ежегодно поступало 320 ведер (главным образом из Теленешт, Кишинева и с юга Бессарабии)<sup>53</sup>.

Из северо-западных городов страны главным потребляющим центром в пореформенные десятилетия была Варшава. К концу XIX в. там оформилась специальная компания торговцев по купле-продаже бессарабских вин<sup>54</sup>.

Москва - не только важный центр потребления вина, но и крупный отправной пункт этого товара во многие города страны. Здесь же бессарабские виноматериалы обрабатывали на ряде предприятий, разбавляли водой "с различными специями" и продавали под иностранными, наиболее популярными ярлыками<sup>55</sup>. Ввозились ординарные и выдержаные столовые вина.

Следует иметь в виду, что перечисленные предприятия потребляли лишь незначительную часть сырьевого потенциала Бессарабии. За границу бессарабские вина сбывались спорадически в малом количестве, потому что не выдерживали конкуренции с западноевропейскими. В конце столетия, когда в Бессарабии возникли центры по производству выдержаных высококачественных вин, отдельные хозяйства отправляли партии вин в Бельгию, Голландию и Францию. Французские капиталисты закупали вино в Бессарабии для приготовления шампанских вин и смесей и часть потом продавали России по более дорогим ценам. По признанию компетентных виноделов, бессарабские малоалкогольные столовые вина по качеству не уступали французским.<sup>56</sup>

В 1898 г. из Бессарабии вывезено за границу через балтийские и черноморские порты и таможни 37 тыс. ведер.<sup>57</sup>

Россия продолжала ввозить большое количество вина из-за границы, особенно из Франции. На всероссийском рынке бессарабские вина встречались с этим импортным товаром.<sup>58</sup>

Каков удельный вес дохода от виноделия в валовом доходе земледелия? В конце XIX в., по данным губернаторов, в Бессарабии вырабатывалось вина на сумму до 16 млн. руб., что равнялось четвертой части выручки от продажи всех видов хлеба в губернии.

С бессарабскими винами в течение 60-90-х гг. конкурировали широко распространявшиеся в продаже изюмные вина, изготовленные из коринки (крепкое и сладкое вино). Коринка - сладкий, мелкий, лишенный зерен виноград, выращиваемый в Греции и Турции. Высущенный и сложенный в бочки, он в большом количестве сбывался в Россию через черноморские и азовские порты. Многие десятилетия по ходатайству греческого правительства коринка ввозилась беспошлинно, так как составляла главный предмет торговли Греции. Ввоз ее в Россию в 50-х гг. насчитывал всего 5 тыс. пуд., затем возрос в 70-х гг. до 16-17 тыс., а к началу 80-х гг. - до 43,5 тыс. пуд.<sup>59</sup> Из одного пуда материала получалось 4-5 ведер вина. С примесью спирта и эссенций оно широко продавалось под названием малага, марсала, токайское и др.

По состоянию владельцев виноградников и виноторговцев в 1882 г. коринку обложили пошлиной в размере 1,5 руб. серебром с пуд. Это на первых порах сдержало приток ее в Россию (в 1883-1884 гг. ввозилось от 4,3 до 6,7 тыс. пуд.). Но большие прибыли от сбыта изюмного вина значительно перекрывали этот налог и к концу 80-х гг. ввоз достиг 47-58 тыс., а в 1894-1896 гг. - от 1148 тыс. до 2267 тыс. пуд.<sup>60</sup>

Из-за протестов виноторговцев правительство вынуждено было пойти на решительные меры: с января 1897 г. ввело пошлину по 1,8 руб. золотом с пуд., а производство коринкового (розенкового) вина стало контролироваться Министерством финансов.

В результате импортных ограничений и других мер, защищавших интересы виноторговцев, ввоз коринки резко сократился (1897 г. — до 427 тыс. пуд.)<sup>61</sup>, а цена материала возросла с 1,5 руб. до 4 руб. серебром за пуд.

Фактически почти до конца XIX в. изюмное вино влияло и на цены и на объем виноградного вина, сбываемого в Бессарабии. Ввозилась коринка из Одессы, где стоила в начале 90-х гг. по 80-90 коп. пуд., а ведро коринкового вина продавалось по 30-40 коп. Следовательно, за 4-5 ведер вина, получаемого из пуда коринки, выручалось 2-2,5 руб. серебром. Много коринки закупали торговцы из Кишинева, где действовало несколько предприятий.

Коринка лишала виноторговцев покупателей не только внутри Бессарабии, но и отнимала более дальние рынки. В частности, к 90-м гг. в западных губерниях появилось множество мелких предприятий по фабрикации коринкового вина (в Варшаве их было 30), и спрос на бессарабские виноградные вина заметно сократился<sup>62</sup>.

Купцы из северо-западных губерний, которые раньше вывозили из Кишинева сотни бочек виноградного вина, теперь покупали в десять раз меньше, а в основном приобретали дешевое коринковое вино<sup>63</sup>. По свидетельству современников, производство коринкового вина "всего более укоренилось в Бессарабии", где оно продавалось под маркой дешевых местных вин<sup>64</sup>.

Скупка и продажа винограда в гроздях (десертных и винных сортов) в дореформенный период наталкивалась на серьезные препятствия, обусловленные недостаточным развитием специальных транспортных средств. Транспортабельность свежего винограда была невысокая, и гужевая доставка на расстояние нескольких десятков километров снижала товарный вид и обесценивала этот дефицитный продукт. Поэтому более распространенным был его сбыт на месте. При этом широко практиковалась меновая торговля в Бессарабии и уездах левобережного Поднестровья: виноград, развозимый по деревням в повозках, обменивался на хлеб, тыбу, ремесленные изделия<sup>65</sup>.

Со строительством железных дорог и ростом спроса усилился сбыт винограда в Одессу, Подольскую и Киевскую губернии, а также в более отдаленные города страны. Все же еще в начале 70-х гг. лить около 10% ежегодного сбора винограда продавали в свежем виде, а основную массу урожая перерабатывали на вино<sup>66</sup>.

В последующие десятилетия, особенно с вводом в эксплуатацию Новоселицких ветвей, торговля этим продуктом заметно расширилась и по объему и по дальности сбыта. К концу века из Бессарабии ежегодно доставлялось в юго-западные губернии, Белоруссию и Прибалтику более 10 тыс. пуд.<sup>67</sup> А всего по железным дорогам в 90-х гг. из Бессарабии в различные пункты страны вывозилось до 1,5 млн пуд ежегодно. Главными станциями отправления являлись Кишинев и Бендера.<sup>68</sup>

Такой рост сбыта винограда стимулировали возраставшие цены. Приведем данные по двум главным районам виноградарства - Кишиневскому и Аккерманскому.

Цена 1 пуд. свежего винограда, в руб. серебром <sup>69</sup>		1870-1873 гг.	1881 г.	1891 г.
районы				
Кишиневский	0,65		0,8	-
Аккерманский	1,2		1,5	1,5-3

<sup>69</sup> Статистический временник Российской империи, сер.П, вып. 15, с.21; 1891 год в сельскохозяйственном отношении, вып.Ш, ч.ІУ. Спб., 1891, с.81,82.

Заканчивая изложение материалов о реализации продукции виноградарства, следует отметить, что Бессарабия, включившись в хозяйственную систему России, получила возможность сбывать свои товары на обширном всероссийском рынке. Если значительная часть товарного зерна поступала на внешний рынок через Одессу и бессарабскую таможенную линию, то вино и виноград сбывали внутри края, на Украине, в крупных городах центра страны и лишь в малых количествах за границей. Подавляющую массу продукции поставляли мелкотоварные крестьянские хозяйства, а плантаторов-землевладельцев, производивших товар, резко выделявшийся на винном рынке по качеству и цене, до конца XIX в. насчитывалось несколько десятков.

## 2. Реализация продукции садоводства и огородничества

Плодоводство в Бессарабии в дореформенные десятилетия развивалось медленными темпами. Как и в виноградарстве, основная масса садов была рассредоточена по мелким крестьянским хозяйствам с различным уровнем товарности. Фрукты из десятков тысяч садов поступали на обширный рынок внутри Бессарабии, а частью вывозились. Специализированные микрорайоны по производству слив, яблок, абрикосов, айвы, груши начали формироваться еще в дореформенные десятилетия, а во второй

половине XIX в. появились специализированные зоны (яблочные сады в центре и на севере губернии, айвовые - в Подунавье, сливовые - в Кишиневском и Хотинском уездах и т.д.).<sup>69</sup> Сады-павки крупные землевладельцы заменяли садами со специально приспособленным к рыночному спросу высокоурожайным сортиментом; площадь насаждений в основном колебалась между 10 и 40 дес., хотя отдельные массивы плодонасаждений к началу XX в. достигали 100-200 дес. В конце XIX в. в Бессарабии насчитывалось около 60 промышленных садов в крупных капиталистических хозяйствах плантационного типа, удовлетворяющих потребности внутреннего и внешнего рынка. В этих хозяйствах действовали небольшие по мощности сушильные предприятия.

Крестьянских промышленных садов было очень мало. А из тех, которые можно причислять к таковым, большинство по площади не превышали нескольких десятин. Типичным являлся плодоносящий сад И.Кириенко в с.Талмазы (на Днестре). С 1887 г. размеры его колебались от 4 до 5 дес. Большая часть урожая поступала на рынок в свежем виде, остальное закладывалось на зимнее хранение или обрабатывалось на его же сушилке. Сбывал продукцию сам в Одессе, Тирасполе и Аккермане. Но иногда приезжали одесские и кишиневские купцы. Как отмечалось в одном источнике, "по требованию одесского рынка менял сортимент деревьев".<sup>70</sup> Подобные крестьянские сады зафиксированы в Кицканах и Коланке.

География рынка бессарабских плодов и фруктов (в свежем и сушеном виде) была обширной. В северной зоне сливы и яблони продавались в садах и пунктах сезонного обмена, откуда часть поступала через ст. Новоселица, Яноуцы, Васкауцы и Романкоуцы в крупные потребляющие центры страны. В Оргеевском уезде осуществлялся сбыт на месте, но и вывозили в Теленешты, Калараш и Кишинев. Из Бендерского уезда фрукты вывозили в Тирасполь, Петербург, Москву, Варшаву, Лодзь; из Измаильского и Аккерманского уездов айву, персики, черешню, абрикосы везли в Татарбунары, Болград, немецкие колонии Тарутино и Ариз.

Особенно выделялся г.Кишинев как крупный центр плодоторговли. Сюда из окрестных сел (Скиноны, Трушены, Секурены) поставляли черешню (в сезон на 100 тыс. руб. серебром), сливы из Дурлешт и Буюкан. Груши, сливы, яблони, золотые орехи и абрикосы - из западной полосы уезда поступали в торговую сеть городов и местечек Ганчешты, Бендери, Дубоссары, Тирасполь и оттуда отчасти вывозились в Петербург, Варшаву, Москву, Лодзь, на ярмарки Херсонской губернии.<sup>71</sup>

Значительный район торгового садоводства - Хотинский уезд. Главными поставщиками продукции были крестьянские хо-

веро-западной части уезда (II сел), где накапливались большие товарные запасы. Усиленное развитие торгового плодоводства отмечается с середины 50-х гг. Уже тогда там производилось до 150 тыс. пуд. чернослива на сумму более 100 тыс. руб. серебром. К концу 90-х гг. площадь садов в уезде достигла 3 тыс. дес.<sup>72</sup> Наиболее товарные культуры — сливы, груши и яблоки — поступали в продажу преимущественно в сушеном виде. Для изготовления чернослива, пользовавшегося большим спросом, выгодным был сорт "венгерка", созревающий в сентябре.

Практиковались огневая сушка в лозницах (дымовое копчение), солнечная сушка, а с середины 80-х гг. — в духовых аппаратах. Местные и приезжие скопщики приобретали свежие фрукты по 70 коп. серебром за пуд, а продавали чернослив, окуренный в лозницах, по 1,6—1,8 руб. и в духовых сушилках до 3 руб. серебром за пуд<sup>73</sup>. Готовый к сбыту чернослив в бочках (по 10 пуд.) развозился по железным дорогам во многие районы России.

В середине 80-х гг. в Хотинском уезде собирали 1,6 млн. пуд. различных фруктов, из которых половину вывозили по Днестру в Одессу, а через ст. Проскуров — в Петербург, Москву, Киев и другие города. В 90-х гг. насчитывалось до 10 тыс. крестьянских хозяйств, владевших садами<sup>74</sup>. К концу ХХ в. в Хотинском уезде кустарным сушением фруктов занимались до 800 семей, получавших в сезон по 120—130 бочек чернослива, или до 350 руб. серебром чистого дохода.

Второе по торговому значению плодовое дерево — яблоня. Летние сорта большей частью потреблялись населением в свежем виде и частично сушились (в середине 80-х гг. 1 пуд сушеных яблок стоил 50 коп. серебром)<sup>75</sup>. К началу ХХ в. в крупных хозяйствах с переходом к промышленному садоводству закладывались насаждения одногодовых рыночных сортов.

Вывоз свежих и сушеных плодов в глубь страны и в западные (польские) губернии приобрел заметные размеры уже в 20-е гг. Перевалочной базой служили Дубоссары. Например, в 1821 г. туда доставлено 93 тыс. пуд. слив, 11 тыс. пуд. орехов, 8,6 тыс. пуд. яблок<sup>76</sup>.

Из Аккерманского уезда часть урожая слив, яблок, груш, абрикосов и орехов сбывалась в Одессу. Довольно обширным являлся внутренний рынок. Как отмечалось в отчете губернатора за 1828 г., в течение предшествовавшего десятилетия на рынках в области продаю фруктов и плодов на 610 тыс. руб.<sup>77</sup>

Одесса и левобережные приднестровские села Херсонской губернии снабжались фруктами и вином до середины 60-х гг. гужевым и водным транспортом или комбинированно (через Днестровский лиман, а затем подводами от Овидиополя)<sup>78</sup>.

Садовые культуры доставлялись в левобережную Украину. И.А.Аксаков в исследовании об украинских ярмарках 50-х гг. XIX в. называл объем привоза из Бессарабии чернослива и волошских орехов на ярмарки в Харьков: балтские, рыльские и слободские торговцы доставляли туда ежегодно до 35 тыс. пуд. чернослива (ценой от 1,5 до 2,15 руб. серебром за пуд) и до 12 тыс. пуд. орехов (по 3 руб. серебром за пуд); часть этих товаров закупалась для центральных губерний<sup>79</sup>.

Грецкий (ворошеский) орех – одна из древнейших культур в Молдавии. Орех хорошо сохраняется продолжительное время без дорогостоящих помещений, транспортабелен. Ядра его идут на приготовление масла и обладают рядом пищевых достоинств<sup>80</sup>.

За границу вывозили крайне ограниченное количество фруктов и орехов. В 50-е гг. через таможни Измаильского округа отправлялось менее 1 тыс. пуд., в 60-х – немного больше, в 70-х – наибольший объем достиг 2,1 тыс. пуд., в 80-е гг. вывоз снизился до нескольких сотен пудов. В 90-е гг. наблюдается определенный сдвиг: иногда через Новоселицу и Унгены чернослив вывозился вагонами (в 1892 г. для этой цели было заготовлено 4 тыс. буровых бочек вместимостью по 10 пуд.)<sup>81</sup>.

Столь незначительные размеры экспорта фруктов до 90-х гг. объясняются отсутствием спроса на внешнем рынке. Соседние страны – Австро-Венгрия, Румыния и другие балканские государства искали рынков для такой продукции, в том числе и в России, конкурируя с бессарабскими садовладельцами. Через Бессарабию направлялись транспорты с ворошескими орехами из Дунайских княжеств, а затем Румынии\*. Период

	Ввозилось ежегодно пудов
30-е гг.	от 1060 до 4680
40-е "	от 1100 до 2130
60-е "	в среднем 1650
70-е "	от 2700 до 11000

\* По отчетам таможенных управлений (ЦГА МССР, ф.189) и Обзорам внешней торговли России за 1870-1874 гг.

Бессарабия с первых лет после присоединения к России торговала орехами. Их вывозили в центральные, украинские и западные губернии страны. Особенно возрос сбыт к концу века. Так, только из Оргеевского уезда в середине 90-х гг. следовало по железной дороге и Днестру в год 88,5 – 91 тыс. пуд. В некоторых помещичьих хозяйствах губернии плодоносили ореховые плантации (по нескольку десятков десятин). Наиболее распространенным это дерево было в пры-

прутских селениях. Цены на этот дефицитный товар выросли с 1 руб. в начале 60-х гг. до 1,5 руб. за 100 штук в середине 80-х гг. и до 2,3 руб. серебром в середине 90-х гг.<sup>82</sup>.

Как уже отмечалось, одной из причин, осложнивших торговлю продукцией садоводства, являлось неудовлетворительное состояние транспорта, который в течение всего дореформенного периода не обеспечивал дальних перевозок свежих фруктов. Более половины урожая из-за этого оставалось нереализованным<sup>83</sup>. Построенная сеть железных дорог позволила отправлять большие партии, сушеных и свежих фруктов большой и малой скоростью на значительные расстояния. До ввода в эксплуатацию Новоселицких ветвей основные отправки фруктов и плодов осуществлялись с участка Бендера - Кишинев - Унгены. Среди станций отправления выделялись Бендера, Кишинев и Калараш. Например, в 1878 г. со станций Одесского участка Юго-Западных железных дорог вывезено 680 тыс. пуд. фруктов<sup>84</sup>. В 1886 г. только со ст. Калараш отправлено их более 800 тыс. пуд.<sup>85</sup> Из Кишинева в начале 90-х гг. отгружалось свыше 100 тыс. пуд., а из соседнего Оргеевского уезда - от 134 до 340 тыс. пуд.<sup>86</sup>

Во второй половине 90-х гг. с шести станций (Бендера, Кишинев, Калараш, Романкоузы, Яноузы, Быковец), куда стягивались свежие фрукты и плоды из центральной и северной зон, вывозилось в среднем по 155 тыс. пуд. в год<sup>87</sup>. В конце этого десятилетия для перевозки фруктов управление Юго-Западных железных дорог выделило более 150 специально оборудованных вагонов.

В начале XX в. ежегодный вывоз фруктов, плодов и орехов из Бессарабии по железным дорогам достиг 1282 тыс. пуд.<sup>88</sup>

Свежие фрукты реализовались главным образом на внутреннем рынке и в сопредельных Херсонской и Подольской губерниях. Из Хотинского, Ясского и Сорокского уездов они вывозились преимущественно в Подольскую губернию, а из центральных и южных уездов - в Тирасполь и Одессу. В частности, на базары Одессы перед Крымской войной ежегодно доставлялось в сезон до 20 тыс. пуд. На юге области выделялся Аккерман - крупный центр плодоторговли, куда приезжали за товарами не только одесские, но и московские купцы<sup>89</sup>.

С развитием сети железных дорог поток свежих фруктов и винограда за пределы губерний<sup>90</sup> возрос в десятки раз. В юном направлении плоды и фрукты шли в дунайские города, откуда частично вывозились на европейские рынки<sup>91</sup>.

Цены на свежие фрукты и чернослив на внутреннем рынке Бессарабии и в ближайших губерниях в течение исследуемых десятилетий стимулировали рост товарного обращения. Сведения о них до 40-х гг. разорваны и слабо отражают динамику. За последние десятиле-

тия источники позволяют более или менее детально проследить их систему и изменения.

В 40-х гг. цены на фрукты и плоды колебались в следующих пределах (за 1 пуд в коп. серебром)\*:

свежие сливы	- 10-40
чернослив	- 30-60
яблоки	- 25-30
груши	- 30-40
вишня	- 35-60
абрикосы	- 35-60
черешня	- 35-38
волотские орехи	- 100-110

\* ЖМГИ, 1848, ч.23, с.131,132.

Источники дают возможность проанализировать цены с нескольких точек зрения: зонально, с дифференциацией на базарные и местные (в садах) цены, по внутригодичным периодам. Сказывались также сезонность производства и сезонность продажи. Цены изменялись в пределах десятилетий (см. пример о подъемах и спадах их за 50-е гг. - табл. I8).

Т а б л и ц а I8

Цены на фрукты в первой половине  
50-х гг. по зонам (за 1 пуд. в коп. серебром)\*

Фрукты	В начале 50-х гг.	В середине 50-х гг.	В конце 50-х гг.
Свежие сливы	20	35-40	30
Яблоки	40	30	100
Груши	70	50-75	200
Вишня	40	50-125	75-200
Абрикосы	150	200	75
Черешня	50	60-150	100-200
Персики	200	150-400	600
Чернослив	30-40	70	

\* Земледельческая газета, 1852, № 62, с.500.

Разница цен в садах и на важнейших рынках области была существенной. Об этом можно судить по данным табл. I9.

Таблица 19

Цены на фрукты в г. Кишиневе  
в 1851 г. (за I пуд в кот. серебром)\*

Фрукты	На базарах	В садах
Сливы	30-50	20
Яблоки	60-80	40
Груши	80-120	70
Вишня	50-80	45
Абрикосы	200-250	150
Черешня	60-100	20
Персики	250-300	200

\* ЖМГИ, 1852, ч.42, с.III.

Кстати сказать, в Одессе в начале 50-х гг. цены значительно превосходили кишиневские. Пуд зимних яблок стоил 1,6-2 руб., груш и абрикос - 6-8 руб., чернослива - 2,8-3 руб. серебром<sup>92</sup>. А цены в левобережном Поднестровье мало отличались от цен в Бессарабии. Например, в Тирасполе в начале 60-х гг. I пуд яблок стоил - 25, груш - 25-30, слив свежих - 15, чернослива - 70, вишен - 30 коп. серебром<sup>93</sup>.

Через десятилетие цены в г. Кишиневе и его окрестностях заметно повысились (причиной этого явилась продолжительная засуха) и составляли за I пуд в коп. серебром<sup>94</sup>

сливы	- 75-100
яблоки	- 125-175
груши	- 175-225
абрикосы	- 75-300
персики	- 150-500
малина	- 500
смородина	- 150
крыжовник	- 150

\* ЖМГИ, 1864, ч.86, кн.7-9, с.383.

Несмотря на очевидные сдвиги в развитии транспорта и усиление рыночных связей до конца века сохранилась разница в ценах на рынках зональных масштабов с отклонениями от средней цены. Задокументированный в документах уровень цен в 80-х гг. обобщен в табл.20.

Таблица 20

Цены на плоды и фрукты в первой половине  
80-х гг. по зонам (1 пуд в коп. серебром)<sup>х</sup>

Фрукты и плоды	Северная	Центральная	Южная	Средние по губерниям
Сливы	50-70	25-100	40-60	57
Яблоки	50-100	40-50	40-60	57
Груши	40-100	25-45	40-60	52
Вишня	30	30	125	61
Абрикосы		150	75	113
Айва			200	
Крыжовник		300		

<sup>х</sup> Сельскохозяйственные статистические сведения по материалам, полученным от хозяйств, вып. П. Спб., 1885, с. 4, 46, 48; Сельское хозяйство и лесоводство, 1886, ч. 52, с. 284-286.

Как видно из приведенных данных, только на яблоки в центральной и южной зонах и на вишню в северной и центральных зонах выравнялись цены, а по другим культурам этого не произошло. Средние цены на плоды и фрукты по губерниям продолжали изменяться, и в середине 90-х гг. они были следующие (1 пуд в коп. серебром):<sup>х</sup>:

сливы - 39	вишня - 31
яблоки - 92	абрикосы - 133
груши - 81	черешня - 130

<sup>х</sup> Там же, вып. IX. Спб., 1901, с. 134.

Таким образом, за 10-15 лет упали цены на сливы, вишню, айву и поднялись на яблоки, груши, абрикосы. Если же сравнить цены середины 90-х гг. с ценами 40-х гг., станет ясно, что за полстолетия они значительно выросли на наиболее рыночные продукты - сливы, яблоки, груши, абрикосы, черешня и упали на вишню.

Рынком продукции садоводства служили плодоперерабатывающие предприятия - фруктосушильные и др. Методы товарной обработки и хранения готовой продукции оставались несовершенными, производственные процессы мало механизированными. Сушке подвергали главным образом товарные сорта слив и отчасти яблок, груш, вишен, абрикос (производство "шопталы"). Сушеные сливы (чёрнослив, "молдавские сливы", "угорские сливы") шли на местный и общероссийский рынки. Количество лозниц - простых, временных пунктов дымного фруктосушки - исчислялось тысячами (в 70 - 80-х гг. - от 3 до 3,6 тыс.<sup>94</sup>). Это преимущественно крестьянские очаги фруктосушки. Крестьяне применяли и еще более примитивную солнечную сушку.

Сушильные предприятия со специальными духовыми аппаратами и цехами, с зарубежным и отечественным оборудованием появились в конце века в крутых специализированных садоводческих хозяйствах, производивших по 5-10 тыс. пуд. Продукция заводской обработки ценилась вдвое-втрое дороже изготавляемой лозничным способом<sup>95</sup>. Но лишь немногие сумели перевести свои предприятия на промышленную технологию.

В течение 70 - 90-х гг. объем фруктосушки вырос в несколько раз, достигнув к 1900 г. 445 тыс. пуд.<sup>96</sup> Транспортирование сушеных плодов по сравнению со свежими значительно удешевлялось, к тому же они выдерживали дальние перевозки.

В документах зафиксирована торговля сухофруктами уже в первые годы после присоединения Бессарабии к России, в частности, чернослив в бочках тогда вывозился в глубь страны. В 20-е гг. из-за несовершенства транспорта его доставляли главным образом в губернии правобережной Украины. В 40 - 50-е гг. "молдавскую сливу" поставляют в западные губернии и на знаменитые ярмарки в Харьков. Там ее закупали для Москвы. Тогда только из северных уездов области - главного района садоводства - вывозили ежегодно по 80 - 90 тыс. пуд. чернослива<sup>97</sup>. В 60 - 70-х гг. вывоз его возрос в отдельные годы до 200 тыс. пуд.<sup>98</sup> В середине 60-х гг. из Кишиневского и Оргеевского уездов вывозили до 100 тыс. пуд. чернослива в центр страны, где его часто выдавали за французский<sup>99</sup>. Чернослив из Оргеевского уезда, вывозившийся в 70-х гг. в большом количестве в центр страны, признавался лучшим по качеству<sup>100</sup>. Не случайно современники называли Бессарабию и Подольскую губернию "сливовой житницей России".

С вводом в эксплуатацию железнодорожной линии Бендера - Кишинев - Унгены, а затем Новоселицких ветвей, и улучшением судоходных условий на Днестре транспортировка сушеных и вяленых слив, яблок, вишни, груш и абрикосов увеличилась в несколько раз. Так, в начале 90-х гг. на станциях Бендера, Тирасполь, Варница, Кишинев, Калараш, Корнешты и Унгены отгружено 340 тыс. пуд., а в 1895 г. с этой линии и с вступивших в строй некоторых станций на севере губернии (Новоселица, Яноуцы и др.) отправлено 641 тыс. пуд. сухофруктов<sup>101</sup>.

Помимо фруктосушки во второй половине XIX в. постепенно разви злось производство повидла (сливового и вишневого), которое вывозилось за пределы края. В колонии Шабо Аккерманского уезда фрукты использовались как сырье для производства сидра<sup>102</sup>.

Некоторое количество фруктов и плодов поступало на фруктово-водочные предприятия, где их перерабатывали с целью получения спир-

та. В 80 - 90-х гг. действовали 4-5 таких предприятий в Кишиневе, Аккермане и некоторых селениях. Соки в Бессарабии не изготавливали.

Как и в сбыте зерна, в рассматриваемых в данной главе отраслях земледелия действовали многостуменчные звенья закупочной цепи. Посредники нескольких типов - торговцы мелкого и среднего уровня, преобладавшие на местном рынке, в одиночку и совместно проводили операции по скупке, создавали нередко вокруг крестьян-поставщиков продукцию условия, препятствующие выгодному сбыту. Под их натиском крестьянин уступал товар по низким ценам. Руководствуясь принципом выгодности и малых торговых издержек, скупщики совмещали функции торговца и ростовщика, не оставляя для сельскохозяйственных производителей никаких шансов на прибыльную продажу. Урожай в крестьянских садах обычно закупались торговцами-барышниками на месте, нередко до сбора плодов по заранее установленным, гарантированным для скупщика ценам. Владельцы крупных садов сдавали по десятинно, крестьяне и горожане - от дерева. Здесь, как и в других районах страны, действовали компании садоскупщиков, которые сами уже реализовали урожай более крупным плодоторговцам. Такие компании формировались и за пределами Бессарабии. К примеру, в конце XIX - начале XX в. в Западной Украине возникли торговые объединения купцов, мелких коммерсантов и кулаков по купле-продаже фруктов и винограда со спекулятивными целями. Операции по скупке фруктов они распространяли на обширный район, в том числе и на Бессарабию. Закупали виноград и сливы и сбывали их во Львове, Черновицах, Яссах, Бухаресте, Одессе, Киеве, Петербурге и Москве<sup>103</sup>.

Самостоятельно вывозили фрукты садовладельцы главным образом помещичьих экономий. Там же с 70-х гг. было налажено консервирование собственного сырья.

Таким образом, Бессарабия снабжала украинские, западные и центральные губернии страны плодами, вином, чернсоловом, т.е. занимала видное место в системе всероссийских отраслевых рынков.

Садоводство, тесно связанное с рынком и обрабатывающей промышленностью, являлось базой формирования капиталистических хозяйств. Но специализированное промышленное садоводство, требовавшее значительных первоначальных капиталовложений, начало совершенствоваться лишь в конце века. К тому же в течение всего исследуемого периода промышленность края оставалась недостаточно развитой. Действовавшие предприятия не были в состоянии в изламых масштабах переработать массу пропадавшего сырья. Сушка фруктов и плодов как простой и удобный способ консервирования, значительно удешевлявший транспортирование и хранение готовой продукции, лишь в незначительных размерах находилась на уровне заводской обработ-

ки, что снижало покупательский спрос и в конечном счете суживало сферу реализации.

Товарную продукцию давали не только виноградники и фруктово-ягодные насаждения, но и специфическая подотрасль - питомниково-ство. Широко развилась торговля черенками и привитым плодовым и виноградным посадочным материалом еще в дореформенные десятилетия. Но неотъемлемой частью сельскохозяйственного рынка края она становится в 80 - 90-х гг. после поражения виноградников филлоксерой и закладки промышленных садов. Сорта, создавшие славу бессарабским винам и плодам, и привозимые извне, попадали к потребителям через разветвленную рыночную сеть из вторых рук. Из Аккерманского и Измаильского уездов посадочный материал ввозили в Кишинев и центральную зону. Крупное специализированное хозяйство Леонтьево Бендерского уезда продавало чубуки как в самой Бессарабии, так и в Тирасполь. Из частновладельческих питомников Сорокского уезда большое количество привитого посадочного материала поступало во все уезды края, в Херсонскую и Подольскую губернию. Отдельные крупные хозяйства приобретали саженцы в Крыму (Никитский сад), на Кавказе через торговцев и непосредственно завозили из Франции, Венгрии, Румынии (с Катнарских и Одобештских виноградников), Греции. Ввоз осуществлялся через Галац и Одессу<sup>104</sup>.

Овощеводство и бахчеводство в крае в основном давали продукцию повседневного потребления сельского и городского населения.

Но в ряде районов Бессарабии уже в 20-е гг. они имели торговое значение. Площадь под огородами неуклонно увеличивалась, причем особенно заметно в последней трети столетия. Если в конце 60-х гг. она составляла 16 570 дес., то к началу XX в. - 32 500 дес., т.е. выросла за треть века в 2 раза<sup>105</sup>. В сельской местности находилось 85% огородов. Однако сельское огородничество носило распыленный характер. Развивалось городское торговое огородничество.

Хотинский уезд являлся центром как садоводства, так и огородничества. Занятие крестьян этой интенсивной отраслью земледелия стимулировалось малоземельем, благоприятными природно-климатическими условиями. Уже в первой половине столетия в некоторых селах наметилась специализация на производстве лука, чеснока и капусты на продажу в пределах уезда и торговых пунктах Украины, находившихся в территориальной близости с селениями Бессарабии<sup>106</sup>. В дореформенный период этот процесс охватил целые селения и даже волости. Значительно расширился сбыт огородной продукции. Как отмечалось в источниках за 80-е гг., чеснок из Хотинского уезда развозился частью приезжими торговцами в центральные губернии, а сами производителями и местными скопщиками - по всей Бессарабии.

и в соседние Подольскую и Херсонскую губернии. В середине 80-х гг. в Грозинской и Клишковской волостях более пятой части крестьянских хозяйств его выращивали на сбыт. Практиковалась продажа возами (стоили до 30 руб. серебром), либо в связках по 100 головок (ценой от 10 до 30 коп.)<sup>107</sup>.

На выращивании капусты в рыночных целях специализировалось с. Рукишин. Уже в 70-х гг. оно превратилось в очаг производства этой культуры с довольно обширным районом сбыта: в города Хотин и Каменец-Подольский, местечки Новоселицу, Липканы и Дванец (цена - около 3 руб. серебром за сотню кочанов)<sup>108</sup>. В 90-х гг. в другом селе этого уезда - Рухотина, уже более 40% хозяйств возделывали капусту для продажи<sup>109</sup>.

В 80 - 90-х гг. с. Пригородок специализировалось на выращивании красного перца (цена более 20 коп. за 100 стручков)<sup>110</sup>. Помимо Хотинского торговое огородничество развивалось и в других уездах Бессарабии. Четко определилась эта специализация в среднем Поднестровье (Единцах, Ваду-луй-Водах, Страшенах), в Комратской волости на пойменных землях, в долинах Дуная и Прута, на участках десятинщиков в Аккерманском уезде и т.д. В частности, в Страшенах Кишиневского уезда до 400 крестьян выращивали лук, а рынком для него служила Одесса<sup>111</sup>. Огородничество развивалось на арендуемых колхозами участках. С 60-х гг. в Сорокском уезде на приднестровской земле возникла первая на территории Бессарабии огородная артель, действовавшая продолжительное время<sup>112</sup>.

На юге с 50-х гг. производили на продажу капусту села Талмазы, Ганкишо, Чобручи, Татарбунары, сбывавшие товар на месте и в Одессу, куда в осенние месяцы поставляли более 5 тыс. возов<sup>113</sup>. Одесса являлась более отдаленным рынком сбыта бессарабских овощей. Обычно, до налаженного их вывоза по железным дорогам, от мест производства их транспортировали в среднем лишь на 50 и несколько более верст.

В южной зоне, особенно в Аккерманском уезде, наряду с огородничеством заметно распространялось производство бахчевых культур в полевом клину и на приусадебных землях. Аккерманские и кицканские (в Бендерском уезде) арбузы помимо продажи на месте развозили в центральные и северные уезды Бессарабии. Только в казенных селениях в 60-х гг. под баштанами было занято от 1135 до 2475 дес.<sup>114</sup> В отдельных селениях в начале 70-х гг. под огороды и баштаны отводились довольно значительные площади: в Александровке - 138, Копчаке - 190, Михайловке - 113, Плахтеевке - 204, Талмазах - 150, Татарбунарах - 240, Царичанке - 150, Чобручах -

100 дес.<sup>115</sup>. В исследуемый период эти площади надо относить к крупным, учитывая трудоемкость незерновых отраслей земледелия.

В специализированных огородных хозяйствах торгового типа с середины 30-х гг. применяли поливку насаждений напуском или посредством водоподъемных колес вблизи проточных вод и малых прудов. Особенность распространения этого способа у огородников-промышленников, владельцев и арендаторов плантаций, что давало им возможность получать большое количество овощей для реализации на внутреннем рынке и вывоза в соседние губернии и города. Но в отличие от севера и центра края на юге было мало мест с благоприятными почвенно-климатическими условиями.

Имеющиеся в нашем распоряжении материалы не позволяют нам утверждать, что в огородничестве и бахчеводстве была специализация с внешнeryночной ориентацией. Но случаи вывоза овощей за границу наблюдались. Так, в 50 - 60-е гг. через Скуляны и Липканы вывозили по 360-600 пуд. лука и 200-325 пуд. чеснока, а в первой половине 70-х гг. через все бессарабские таможни и заставы экспортировали от 2640 до 7500 пуд. разных овощей. В то же время из ближайших к Бессарабии районов Буковины, Молдавии и Валахии в течение всего столетия доставляли иногда сотни подвод овощей (например, в 1870 г. - II 680, и в 1874 г. - I 5 I70 пуд.).<sup>116</sup>

Таким образом, как при реализации продукции виноградарства и виноделия, в садоводстве и огородничестве решающая роль принадлежала внутреннему рынку. На всероссийском рынке Бессарабия выступала как один из главных поставщиков сушеных фруктов и плодов. С появлением промышленных садов, более совершенной технологии фруктосушки, ряда перерабатывающих предприятий на рынок стала поступать высококачественная продукция из специализированных хозяйств. Однако состояние транспортных средств ограничивало географические рамки рынка - для значительной части урожая не находилось потребителей. Это сильно ощущалось в овощеводстве; заводское консервирование овощей вообще отсутствовало.

Вывоз за границу не имел существенного значения в рыночных оборотах. Это объясняется отсутствием спроса: соседние страны, а тем более западноевропейские, сами производили достаточное количество продукции виноградарства, плодоводства и овощеводства. К тому же уровень агротехники и технологии промышленной переработки сельскохозяйственного сырья не позволял успешно конкурировать на зарубежных рынках.

### 3. Сбыт технических культур

В разные периоды из незерновых отраслей большое рыночное значение имело производство технических культур - табака, масличных, эфиромасличных, свеклы, картофеля (как сырья для винокуренных предприятий).

Табаководство на территории Бессарабии существовало задолго до 1812 г.<sup>117</sup> После присоединения области к России его развитие до второй половины 20-х гг. сильно тормозила унаследованная от прошлого система натурального и денежного обложения табаководческих хозяйств, в подавляющем большинстве мелкокрестьянских. Эти обложения (под названием погононит) при практиковавшемся тогда откупе налогов и почти безграничном произволе откупщиков фактически заглушили табаководство как торговую отрасль хозяйства. С упразднением этой системы в течение 30 - 40-х гг. выращивание табака являлось лишь побочным и малодоходным занятием. И только в 50 - 60-х гг. оно постепенно становится специализированной отраслью земледелия. Бессарабия вышла на всероссийский рынок со своим сортом табака - цитильским (акклиматизированным македонским табаком)<sup>118</sup>. Природно-климатические условия среднего Поднестровья позволяли выращивать и другие высококачественные сорта.

К середине столетия в Бессарабии уже известен ряд небольших очагов табаководства общей площадью в 540 дес. в Сорокском, Оргеевском, Кишиневским и Хотинском уездах, более чем в 50 селах. Табачный лист сбывался на месте и в города правобережной Украины (до Киева включительно), где подвергался фабричной обработке и продавался под названиями либо местного, либо турецкого табака<sup>119</sup>.

В 60-х гг. сельскохозяйственное производство Бессарабии пострадало от больших стихийных бедствий и перенесло экономические последствия, вызванные Крымской войной, в том числе нарушение торговых связей с Подунавьем. Табаководство как доходная отрасль земледелия приобретало первостепенное значение в Поднестровье. Площадь плантаций достигала 2 тыс. дес. Чистый доход 1 дес. высокосортного табака составлял тогда 185 руб. серебром, а во второй половине 70-х гг. и того больше. Появилось много крупных плантаторов из числа помещиков, торговцев, арендаторов-предпринимателей<sup>120</sup>. Выгодным и доходным выращивание табака было и в крестьянских хозяйствах на мелких участках. Это объясняется тем, что на протяжении ряда десятилетий при возраставшем спросе на табачный лист внутри страны акцизная система не обременяла плантаторов, а покровительственные таможенные пошлины охраняли внутренний рынок от заполнения при снабжением табаком; внутри страны бессарабское табаководство дол-

гое время не испытывало конкуренции со стороны других табаководческих зон. Расширению частной инициативы в этой отрасли землевладелия способствовала крестьянская реформа, развязавшая руки царям и содействовавшая повышению их заинтересованности в распространении этой культуры. Положительно сказались на развитии бессарабского табаководства освоение более дорогих сортов табака, сокращение турецкого импорта табака в 70-х гг. из-за войн на Балканах, строительство железных дорог, облегчивших и расширявших речные связи.

Табаководство в Бессарабии развивалось на широкой основе мелких хозяйств: в 50 - 60-х гг. им принадлежало 3/4 плантаций и площади<sup>121</sup>. В 70-е гг. начало развиваться крупное табаководство. Как правило, плантации закладывались на свежих лесных расчистках. Валовой сбор сухого табачного листа за вторую половину XIX в. представлен следующими данными<sup>\*</sup>:

Годы, периоды	Пуды	Годы, периоды	Пуды
1850-1854	II 600-30 000	1877	400 000
		1878	700 000
		1879	500 000
1856-1859	I 8 600-40 000	1880-1884	I 87 200-197 000
1860-1864	36 750-152 200	1885-1889	I 83 000-45 000
1865-1869	47 000-130 100	1890-1894	40 000-115 000
I870	I24 000		
I871	I34 000	I895	67 000
		I896	60 130

\* Доклад высочайше учрежденной комиссии для исследования нынешнего положения сельского хозяйства и сельской производительности в России. Приложение ГУ. Спб., 1873, с.4; Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог, вып. II. Киев, 1895, с.282.

К табаководческой зоне Бессарабии примыкала таковая на левом берегу Днестра - в окрестностях Дубоссар и в Тираспольском уезде. Она начала формироваться еще в XVIII в. и получила дальнейшее развитие в XIX в. В 40-х гг. в Дубоссарском районе (10 селений) получали до 12 тыс. пуд., а во второй половине 60-х гг. - от 25 до 30 тыс. пуд. Дубоссарский табак уже в конце XVIII в. сбывался на обширном рынке - в Польше и Турецкой империи, а в XIX в. - в Херсонской, Киевской, Полтавской и западных губерниях и в Бессарабской области. В 60-х гг. в среднем, ценился по 5-7 руб. серебром за пуд<sup>122</sup>.

В конце 70-х гг. снизилось производство табака в Бессарабии. Фактически оно в 80 - 90-е гг. опустилось до уровня 50 - 60-х гг. вследствие ряда взаимосвязанных причин: возобновление ввоза турецкого табака, непропорциональное увеличение акциза на сорта табака с начала 80-х гг., ухудшение товарных качеств табака, монополизация фабрикантами и владельцами складов готовой продукции, усиление конкуренции на табачном рынке внутри России со стороны табаководческих районов - Северного Кавказа, Крыма, Черниговской губернии<sup>123</sup>, истощение почв, узость внутрибессарабского рынка - высшие, дорогостоящие сорта не находили достаточного спроса. Уже в 1879-1880 гг. плантаторы воздерживались от значительных посевов, а к середине 80-х гг. сбор листа сократился до 180-200 тыс. пуд. Развитие этой отрасли хозяйства стало экономически невыгодным. Определяющими и длительно действующими факторами были изменения рыночной конъюнктуры и сложившаяся система эксплуатации на табачных плантациях (закабаление товароизготовителей торгово-ростовщиками дельцами). К внешнериночной конъюнктуре относится временное падение роли Турции как поставщика высококачественного листа на российский рынок вследствие существенного изменения в торговых взаимоотношениях с Россией. Бессарабия временно как бы компенсировала потерю турецкого рынка, хотя в качественном отношении бессарабский табак несомненно уступал турецким сортам; с окончанием войны 1877-1878 гг. эта ситуация изменилась не в пользу Бессарабии. Внутрибессарабский табачный рынок пострадал в 80-х гг. от нового порядка налогообложения. В течение ряда десятилетий Бессарабия пользовалась льготами акцизного обложения продукции табаководства: действовал дифференцированный акциз I-го сорта - 20,8; 2-го - 12,8; 3-го - 6,4; 4-го - 3,2 и 5-го - 1,8 руб. серебром с пуда. С января 1883 г. установилась единая сумма сбора - без различия сорта, т.е. по 9,6 руб. серебром за пуд. Сложившейся к этому времени системе табаководства Бессарабии сбор высших сортов составлял всего 23%. Низшие же сорта при новом акцизном сборе оказались практически убыточными и "простого класса потребители" перестали их покупать, а довольствовались махоркой (при акцизе по 80 коп. серебром с пуда), как и прежде. Кстати сказать, махорку и другие низшие сорта табака применяли не только для курения, но и как дезинфицирующие средства при мытье овец и истреблении сельскохозяйственных вредителей в садах и огородах.

В таких условиях высшие сорта табака при внутреннем сбыте не окупали расходов, а низшие становились невыгодными для экспорта. Посевы табака резко сокращались. Владельцы мелких планта-

ций разорялись (в первую очередь хозяйствами с узкой специализацией). В результате "когда-то цветущие селения обнищали, табаководы-крестьяне вошли в неоплатные долги"; сокращением табаководства "половина рабочих рук остались вне дела"<sup>124</sup>.

К 90-м гг. бессарабский табак оказался неконкурентоспособным и на общероссийском рынке, так как большая его часть являлась лишь сырьем для выделки курительного табака 3-го сорта, а крымские и кавказские табаки 1-го и 2-го сортов охотно приобретали фабриканты. Если в середине 70-х гг. на Бессарабию приходилось 55% от валового сбора табака, то в начале 90-х гг. лишь 10%<sup>125</sup>.

Доходность табаководства определяли цены. Во второй половине 40-х гг. бессарабский и дубоссарский табак продавался по цене от 66 коп. до 3 руб. (1-й сорт) за пуд. Через десятилетие 1-й сорт стоил 6-15 руб., 2-й сорт - 4-10 руб. и 3-й - 3-7 руб. серебром. Такой скачок в ценах объясняется возросшим спросом на бессарабские сорта (желтого табака) на рынках страны.

Целый ряд отраслей промышленного производства - винокуренная, сахарная, табачно-махорочная - находились под контролем государства (акцизного ведомства), что сказывалось на ценах. Так, в 60-х гг. в связи с введением новой системы акцизных сборов и усилившимся притоком табака из Турции цены несколько снизились и колебались от 2 до 13,5 руб. за пуд. В отдельных специализированных хозяйствах (Розенбаум, Дическул, Инглези, М.Базили Гаген, Дубецкий) продукция реализовалась по 20 руб. серебром за пуд (турецкие сорта).

На всероссийском рынке бессарабский табак долгое время оставался самым дорогим. В 70-е гг. при благоприятной рыночной конъюнктуре наблюдался такой подъем бессарабского табаководства, которого оно не достигало за все последующие десятилетия. Уже в 1875 г. сырой табак продавался по 3-20 руб. серебром за пуд. В последующие годы цены по сортам составляли (руб.серебром за пуд):

1-й	2-й	3-й
1876 г. - 6-22	2,5-10	1,5-7
1877 г. - 6-22	4-13	2-7,25
1878 г. - 13-30	4-18	2-13,3

Со второй половины этого десятилетия бессарабский табак по качеству стал уступать крымским сортам, сказалось увеличение количества производства. При оптовой продаже в Петербурге (в среднем по всем трем сортам) он ценился за 1 пуд в 1875 г. 3-30 руб., в 1878 г. - 2-20 руб., а крымский за оба года - 4-25 руб. серебром, кавказский - 3-18 руб., в 1879 г. - бессарабский - 2<sup>1/2</sup> - 20,

крымский - 3-30 руб., кавказский - 3-14 руб. серебром. В 80 - начале 90-х гг. из-за конкуренции на внутрироссийском рынке, истощения плодородных почв табачных плантаций, утраты интересов производителя к высшим сортам табака, невыгодности их в связи с новой системой акцизного обложения цены продолжали падать. Цены табака высшего сорта при закупках на плантациях оптом составляли (руб.серебром за пуд):

1881 г. - 10	1890 г. - 6,5
1887 г. - 14	1891 г. - 7,75
1888 г. - 10,5	1892 г. - 9,5
1889 г. - 5,9	1893 г. - 6,5

К концу 90-х гг. снова оживился табачный рынок. Цены на месте производства, на оптовых складах и при мелочной продаже различались. Для примера приведем данные, относящиеся к началу 80-х гг. (табл.21).

Т а б л и ц а 21

Цены на бессарабский табак в 1881 г.  
(за I пуд в руб.серебром)<sup>\*\*</sup>

Уезды с городами	На месте сбора	В торговых заведениях	
		оптом	в розницу
Кишиневский	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 25	5-25	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 30
Оргеевский	6 - 20	5-20	6 - 28
Сорокский	4 - 20	5-20	5 - 28
Бельцкий	4 - 18	5-20	6 - 28
Хотинский	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - 14	4-17	6 - 18
Бендерский	2 - 18	2-20	4 <sup>1</sup> / <sub>5</sub> - 27

\* Сведения о ценах за 40 - 90-е гг. взяты из следующих источников: УМГИ, 1848, ч.28, с.182; 1858, ч.68; кн.3, с.33; ЦГИА СССР, ф.398, оп.20, д.6699; ф.574, оп.3, д.823; ф.1284, оп.6, д.251, 1878 г., л.28; ГАОБ, ф.22, оп.1, д.249: Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.П. Кишинев, 1867, прил., с.93; Фабрично-заводская промышленность в районе Юго-Западных ж.д., вып.П. Киев, 1895, с.295, 296; Отчеты Одесского Комитета торговли и мануфактур за 1879, 1880, 1884, 1887 гг.

В 60 - 80-х гг. в Бессарабии десятки помещичьих экономий основывали обширные плантации турецких и американских сортов табака. Некоторые из них выдержали период резкого сокращения табаководства. Как и в других табаководческих зонах страны, плантации за-кладывались на свежих лесных расчистках<sup>126</sup>. Самые крупные площа-ди находились в имениях И.Е.Катаржи - от 125 до 300 дес., где в

отдельные годы продавалось листа на 100 тыс. руб. По 30-40 дес. было у И.В.Кристи, братьев Синадино, В.Г.Киркорова, Л.И.Гойлова, Балиоза, Инглези, К.А.Руссо и др. Во второй половине 80-х гг. таких хозяйств числилось в Сорокском уезде - 6, Оргеевском - 11, Ясском - 16, по несколько в Кишиневском, Бендерском, Аккерманском и Измаильском уездах. На региональных и даже всемирных выставках в 60 - 80-х гг. они получали медали, а главное - известность на табачном рынке. Хозяйства их привлекали большое количество рабочих, так как на обработку 1 дес. высокосортного табака вместе с периодом брожений листа требовалось от 300 до 360 рабочих дней (в 15 раз больше, чем на обработку 1 дес. зернового посева).

Отдельные плантаторы, получившие известность в кругах фабрикантов, сбывали свою продукцию оптом непосредственно в перерабатывающие центры - Петербург, Москву, Одессу, Киев, Ростов-на-Дону. Правительство шло им навстречу, допуская отклонения от акцизных правил.

В Бессарабии лишь один крупный плантатор - С.С.Пантелеев совмещал выращивание табака с фабричной переработкой на собственном предприятии, а все прочие сбывали полуфабрикат и значительно зависели от комиссionеров, уполномоченных акционерных компаний и фабрикантов<sup>127</sup>.

На внутреннем рынке продукция табаководства сбывалась через разветвленную сеть торговых пунктов: оптовых складов, специальных лавок, свалочных пунктов, "раскурочных заведений" и др. К середине 60-х гг. их насчитывалось около 3,5 тыс., а к концу 80-х гг. - число их возросло до 7 тыс.<sup>128</sup>

Крупными центрами торговли являлись Кишинев, Хотин и Сороки. Из них особенно выделялись Сороки - главный складочный пункт табака и оптовых складов. На оптовые склады этих городов поступило для дальнейшего сбыта в 1875 г. - 207, в 1876 г. - 243 и в 1877 г. 397 тыс. пуд.<sup>129</sup>

Как уже отмечалось, подавляющая масса товарной продукции реализовалась в пределах России. В середине 70-х гг. из 500 тыс. пуд. собираемого в губернии листа 200 тыс. пуд. реализовалось на месте и 250 тыс. пуд. вывозилось в глубь страны, т.е. в общей сложности до 90% его обращалось на всероссийском рынке<sup>130</sup>. Главными центрами купли-продажи бессарабского табака вне области являлись Одесса, Москва, Петербург, Киев, Елизаветград, Харьков, Витебск. С выходом в эксплуатацию местных ветвей железных дорог табак отгружался главным образом через станции Кишинев, Рыбница, Жванец, Бель-

Товар обычно концентрировался на заготовительных базах - оптовых складах и свалочных пунктах, с которых лиат шел на фабрики и в розничную продажу. Система сделок купли-продажи табака находилась в руках местных, одесских, петербургских, московских и прочих фирм, которые имели своих агентов, комиссионеров, конторы в Сороках, Дубоссарах, Атаках, Кишиневе, Хотине. Как и в других табаководческих зонах страны, товар проходил через ряд торговых операций, от которых мелкие табаководческие хозяйства несли опутимые убытки. Безусловно, часть табачной продукции реализовалась на внутреннем рынке путем прямого обмена, в том числе и изделия фабрик, вырабатываемых по заказу крупных плантаторов из их сырья. Закупленный табачный лист как исходное сырье перерабатывался в папиросы, сигареты и никотиновый табак на предприятиях Бессарабии, в Москве, Петербурге, Одессе, Бердичеве, Ростове-на-Дону, Тирасполе и других городах<sup>131</sup>.

Первые табачно-махорочные предприятия в крае начали действовать в дореформенный период, но более широкое распространение их относится к 70-м гг., когда действовали 13-14 сезонных предприятий типа мастерских с несложным техническим оснащением: на севере - в Хотине, Бричанах, Сороках, в центре - в Кишиневе, на юге - в Ендерах, Измаиле и Тарутино. Объем произведенной продукции составлял 12-20 тыс. пуд. в год<sup>132</sup>.

Продукция местного табачно-махорочного производства реализовалась главным образом в пределах Бессарабии, а из Хотина (к началу 90-х гг. действовало 3 фабрики выпускающие около 14,5 тыс. пуд. готовой продукции) частью поступала в Подольскую губернию и за границу - в Австрию. Кстати сказать, аналогичные товары (курильный табак, папиросы, махорка) привозились в Бессарабию для сбыта с фабрик Винницы и Балты<sup>133</sup>.

Фабричная переработка высших сортов табака, вывозимого из Бессарабии, осуществлялась в ряде городов страны. Как известно, в 80-х гг. крупнейшими табачными предприятиями России являлись фабрики Асмолова и Кушнарева. Через посредство комиссионеров они закупали в Бессарабии десятки тысяч пудов табачного листа по цене от 6 до 20 руб. серебром за пуд<sup>134</sup>. Тысячи пудов листа с бессарабских складов поступили в 80-х гг. на известную фабрику С.В. Танаева в Москве<sup>135</sup>. В течение ряда лет закупало табак на плантациях Бессарабии крупное капиталистическое предприятие Петербурга "Табачная фабрика А.Н. Богданов и Ко"<sup>136</sup>.

Многие тысячи пудов бессарабского листа поступали на табачные фабрики г. Одессы - торгового дома "Сыновья И.Асвадурова", купцов Ш.Ботельмана, Э.Гольденштейна, С.Постернака, Векслера. Отчас-

ти на этом сырье работали фабрики Киева, Умани, Елизаветграда, Черкасс, Белой Церкви, Бердичева, Каменца-Подольского, Балты, Сквира, Гайсена и других городов Украины. Бессарабский табак перерабатывался и в г. Тирасполе<sup>137</sup>.

В период наивысшего развития табаководства в Бессарабии местные и иногородние фабрики потребляли только пятую часть от валового сбора табака<sup>138</sup>. Бессарабское табаководство было связано преимущественно с всероссийским рынком, но часть его продукции направлялась и за границу. В 30 - 50-х гг. "были опыты" вывоза его в Западную Молдавию. В 60-х гг. экспорт возрос до 5100 пуд. в Валахию и Австрию, а к середине 70-х гг. сократился до 1240 пуд.<sup>139</sup> Во второй половине этого десятилетия вывоз совсем прекратился из-за военных действий. Но в следующем десятилетии значительно возрос и составил уже 30 тыс. пуд. По-прежнему потребителями являлись соседние страны и даже Англия<sup>140</sup>.

Приведенные данные зафиксированы в таможнях. Действительный вывоз за границу был намного выше. А.Н. Егунов - главный статистик губернии, хорошо осведомленный об ее экономическом состоянии, отмечал довольно широкое распространение контрабандной торговли в пределах Бессарабии, Румынии и Австрии. По его данным, в конце 70-х гг. этим способом шло за границу до 50 тыс. пуд. табака<sup>141</sup>. В то же время на табачные предприятия Бессарабии и для розничной продажи завозилось некоторое количество сырья из Турции и из ряда районов России, в частности с Закавказья, Подолии<sup>142</sup>.

Бессарабское табаководство ориентировалось главным образом на внутренний рынок. Западная Европа снабжалась сырьем и готовыми изделиями из Турции и Греции, хотя в южных губерниях России выращивался табак, не уступавший по качеству турецким сортам. Следует отметить, что влияние турецкого табаководства на развитие этой отрасли в Бессарабии несомненно и прослеживается с середины века, т.е. со времени, когда бессарабский табак становится известным на общероссийском рынке и постепенно вытесняет привозной. В годы Крымской войны, с прекращением привоза табака из Турции, Бессарабия стала главным поставщиком высокосортных табачных товаров в действующую армию, на флот и на внутренний рынок. Посредствующим звеном в рыночных оборотах являлась Одесса. Причем, как и в торговле продуктами других интенсивных отраслей земледелия, бессарабским товарам приписывалось иностранное происхождение. По окончании войны спрос на бессарабский табак не сократился, он быстро "вшел во всеобщее употребление". В 60-х гг. Бессарабия начала конкурировать с Турцией на международном табачном рынке: бессарабский табак вывозился через Одессу под ярлыком турецких сортов. Боясь

потерять обширный российский рынок, турецкое правительство добилось уступок от царского правительства: по торговому соглашению от 17 февраля 1862 г. табак во всех его видах запрещено завозить в Турцию из России.

Тем не менее, производство его в Бессарабии с каждым годом наращивалось, это ощущалось все заметнее на объеме экспорта турецкого табака в России: к середине 60-х гг. через одесский порт уже привозилось не более 30 тыс. пуд. турецкого табака, против 70 тыс. пуд. в середине столетия<sup>143</sup>.

Через 10-12 лет, когда поступление турецкого табака в Россию прекратилось вследствие очередной войны с Турцией, Бессарабия оказалась в выгоднейшем положении и заняла главное место на табачном рынке страны. Чтобы оградить отечественное табаководство, царское правительство повысило пошлины на привозной табак в 7-8 раз<sup>144</sup>.

В конце 70-х гг. из Поднестровья бессарабский табак поставлялся в Галац (откуда шел за границу) и частью в Одессу под названием "настоящего турецкого"<sup>145</sup>.

Внешний рынок (преимущественно турецкий) в известной мере влиял на объем производства табака в Бессарабии и на колебание цен. Цены на табачный лист примерно синхронно изменялись в связи с колебаниями спроса и масштабами конкуренции крупных поставщиков этого товара - Турции и табаководческих зон страны.

В силу углубления и расширения процесса специализации в сельскохозяйственном производстве пореформенного периода бессарабское табаководство на всероссийском рынке столкнулось с конкуренцией в сбыте высококачественной продукции ряда районов страны - Крыма, Закавказья, Северного Кавказа, Черниговщины и др.

Из-за невыгодной внешнериночной конъюнктуры и введенной в начале 80-х гг. акцизной системы Бессарабия в 80 - 90-х гг. перестала являться главной производительницей товарного табака. Производство табака сократилось по сравнению с 70-ми гг., но Бессарабия осталась в числе регионов страны, специализировавшихся на торговом табаководстве<sup>146</sup>. В течение всего исследуемого периода лишь незначительная часть табачного сырья подвергалась фабричной переработке в пределах края, а основная масса поступала в продажу в виде полуфабриката.

Из технических растений после табака большое значение в исследуемом экономическом районе имели масличные - лен, конопля, рапс, подсолнечник и эфиромасличная культура - анис. Расширение производства свидетельствовало о дальнейшем росте общественного разделения труда в земледелии, появлении новых форм торгового земледелия. Особенность этой специализации в том, что она была - свя-

зана не с расширением соответствующей отрасли промышленности на месте, а с запросами внутреннего и внешнего рынков на непереработанное семя.

Конечно, не весь урожай с крестьянских участков поступал на рынок, часть его шла на потребительские цели (как пищевые и прядильные растения). Но, приспосабливаясь к рыночному спросу, крупные поставщики и отчасти крестьяне сильнее втягивались в производство высокомасличного льна, конопли, рапса ради сбыта семян. При существовавшей долгое время значительной земельной обеспеченности, крестьян юга области и больших массивах частновладельческих угодий лен и конопля являлись важнейшими культурами в залежной и переложной системах земледелия. Еще в 60-х гг. эти культурами засевалось по 15-20 тыс. дес. К началу 90-х гг. площадь под ними увеличилась до 25 тыс. дес. (сбор льносемян за эти десятилетия возрос почти в два раза - с 22 тыс. до 43 тыс. четвертей)<sup>147</sup>.

В 80-е гг. лен оказался ведущей технической культурой в южной полосе страны (от Оренбургской до Бессарабской губерний) в связи с ростом спроса на льносемя на заграничном рынке и довольно высокой доходностью его: к 70-м гг. в среднем чистый доход I дес. льна достиг 38 руб. серебром, что составляло примерно 85% от затрат на его производство<sup>148</sup>.

Основная масса этого товара из Бессарабии шла за границу через Одессу, Новоселицу и дунайские порты. Характерно, что если в 30-х гг. из одесского портаэкспортировалось всего 9400 четвертей семени в год, то в 60-х гг. - от 150 тыс. до 325 тыс. четвертей, из которых 20% привозилось из Бессарабии гужевым и водным транспортом<sup>149</sup>. Меньшую часть перерабатывала местная маслобойная промышленность.

Цены на льносемя в Одессе с 50-х гг. до начала 80-х гг. поднялись в 2,5 раза и составили за I четверть в руб. серебром<sup>150</sup>:

1852 гг.	- 7	1864 гг. - II,5
1853 гг.	- 6,25	1865 гг. - 12,95
1858 гг.	- 9,85	1866 гг. - 14,6
1859 гг.	- 8,5	1867 гг. - 13,75
1860 гг.	- 9,12	1874 гг. - 13,5
1861 гг.	- 9,9	1878 гг. - 14,25
1862 гг.	- 10,56	1879 гг. - 17,4
1863 гг.	- II,25	1880 гг. - 17,4

\* Сборник статистических сведений о России, издаваемый статистическим отделением Русского географического общества, кн. Ш. Спб., 1858, с. 135; Я. Н. С. О. Н. Д. Статистическое исследование о хлебной торговле в одесском районе. Спб., 1870, с. 353; Историко-статистический обзор промышленности России, т. 1. Спб., 1883, с. 90.

Они, безусловно, стимулировали производство этого продукта на вывоз, так как значительно превосходили местные бессарабские цены, которые держались на следующих уровнях (за I четверть руб. серебром)\*:

В конце 40-х гг.	- 4
В начале 50-х гг.	- 4,23
В конце 50-х гг.	- 6,5
В 60-х гг.	- 8,5
В конце 70-х гг.	- 10

\* Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849, с. 119; ЮМГИ, 1858, ч. 68, кн. 3, с. 32; ШГИА СССР, ф. 398, д. 522, л. 191; ЦГА МССР, ф. 65, оп. 1, д. 291; Янсон В. Статистическое исследование о хлебной торговле в одесском районе, табл. 49.

Как видно из приведенных данных, бессарабские цены повышались синхронно с одесскими.

В 80-х гг. железнодорожным транспортом Бессарабии по двум-веткам Тирасполь - Унгены и Бендери - Рени подвозилось в Одессу от 271 до 424 тыс. пуд. льносемян. В них включен транзит этого товара из-за рубежа, который составлял лишь несколько тыс. пудов, да часть семени нагружалась в Тирасполе. В 80 - 90-х гг. большая часть получаемого в крае льносемени вывозилась в Одессу.

Через бессарабские таможни, заставы и другие пропускные пункты лен и конопля поступали на рынки Австрии и Румынии. Главной перевалочной базой служила Новоселица. В 40-х гг. через эту таможню проходило всего по несколько сотен пудов, в конце 70-х - начале 80-х гг. - по несколько тысяч пудов. В дальнейшем Новоселица пропускала: в 1884 г. - 15 514, в 1885 г. - 79 800, в 1886 г. - 20 000, в 1887 г. - 27 000, в 1888 г. - 53 000 пуд., а в середине 90-х гг. вывоз колебался между 31 и 56 тыс. пуд.<sup>150</sup>

Через Дунайские порты (Измаил и Рени) в 30 - 40-х гг. экспортировалось по несколько тысяч пудов, перед Крымской войной - 21-24 тыс. пуд., а в годы войны, когда нижнедунайские оттескные пункты в связи с закрытием Одессы приобрели особое значение в сбыте сельскохозяйственных товаров, вывоз достиг примерно 350 тыс. пуд. Из таможен и застав на Пруте, кроме Новоселицы, на рынки Румынии поступало до 80-х гг. по несколько тыс. пудов, затем экспорт возрос до 37-40 тыс. пуд., а грузы направлялись Главным образом в Галац.<sup>151</sup>

С 50-х гг. начал приобретать торговое значение масличный и грызовой подсолнечник. "Предметом торговли" он становится главным образом после Крымской войны. Конечно, в Бессарабии в те годы еще не сложилось крупных специализированных сортов этой культуры.

туры. К примеру, тогда в Заднестровье, в с. Плоское Тираспольского уезда, высыпалось по 1 тыс. и более десятин в год, а в Бессарабии отдельные хозяйства собирали лишь по нескольку четвертей. Вывоз подсолнечного семени из Бессарабии в первой половине 60-х гг. достиг 46 тыс. четвертей, большая его часть направлялась в Австро<sup>152</sup>. Затем вывоз сократился и фактически не выходил за пределы нескольких сотен пудов в год. Объясняется это тем, что в губернии развивалось маслобойное производство и на внутренний рынок и экспорт направлялось не семя, а поступали продукты его обработки - масло и жмык. Льняное и конопляное масло вывозились в основном в Румынию. В 50 - 60-х гг. через прутские таможенные пункты пропускались в отдельные годы до 10 тыс., в 70-х гг. - 6800 пуд.<sup>153</sup>

Большое место в составе масличных культур края во второй половине XIX в. стало занимать рапс. Расширение посевов и сбыта было связано с постоянным спросом на зарубежных рынках и довольно высокой доходностью этой культуры: при урожае в 90-100 пуд. с дес. и цене в Одессе в среднем по 1 руб. 50 коп. серебром за пуд (в 80-х гг.) десятина позволяла получать доход, уступавший лишь табаку. Внешний сбыт семени и масла простирался до Англии, Германии, Бельгии, Голландии, а ближним рынком была Австрия. Рапсовое масло использовалось для технических целей, употреблялось в осветительных приборах (особенно в шахтах как трудно воспламеняющееся) и шло на промышленную переработку как исходное сырье для изготовления мыла и смазочных материалов. Эта новая доходная статья "вскружила голову" многим крупным землевладельцам. Сбывалось оно преимущественно в Одессу, где цены в 60 - 90-х гг. поднялись с 1 руб. до 1 руб. 80 коп. серебром за пуд, и за границу непосредственно через бессарабские таможни. Как и по прочим товарам, отпуск в Австрию производился через Новоселицу и составлял в конце 70-х гг. 1,5 тыс., в 80-х гг. - от 22 до 33 тыс. и в 90-х гг. - от 50 до 190 тыс. пуд.<sup>154</sup>

Через дунайские порты в 80-е гг. экспортировалось до 10 тыс. пуд., в 90-е гг. - 60 - 70 тыс. пуд. Одновременно по Дунаю вывозилось до 90 тыс. пуд. выжимок и до 40 тыс. пуд. рапсового и сурепного масла.<sup>155</sup>

Каков объем вывоза всех масличных из Бессарабии в конце века? Суммируя железнодорожные и водные перевозки, мы обнаружили: в 1895 г. из губернии в Одессу вывезено масличных 1701 тыс., в Подольскую губернию (Могилев и Рыбницу) - 596 тыс., за границу - 103 тыс. пуд. и внутри губернии доставлено в разные пункты 81 тыс. пуд. Весь вывоз за пределы губернии по железным дорогам тогда со-

ставил 2500 тыс. пуд. и по Днестру более 50 тыс. пуд. В их число, безусловно, попала часть груза, доставленного из-за Днестра как транзит для вывоза через дунайские порты (подвезено 16 тыс. пуд. в Рени) и Новоселицу (47 тыс. пуд.)<sup>156</sup>.

Торгово-промышленной эфиромасличной экспортной по преимуществу культурой являлся анис. Его семена вывозились главным образом в Австрию, где перерабатывались на масло, использовавшееся для приготовления ликеров, водок, лекарств и кондитерских изделий.

Анис, как и другие технические культуры, являлся высокодоходным растением. При цене 2 руб. серебром за пуд и среднем урожае 40 пуд. зерна с 1 дес. валовой доход составлял 80 руб. серебром. Но климат благоприятствовал этой культуре лишь в северной части Бессарабии, поэтому в большинстве мест губернии он также являлся привозным товаром. Производство аниса сосредоточивалось в Хотинском уезде. Его выращивали в небольшом количестве в дореформенный период, а в широких масштабах с рыночными целями начали культивировать с 80-х гг. К середине этого десятилетия в уезде собрали 103 тыс. пуд. зерна. До Крымской войны анис вывозился по несколько сотен пудов в год, в 60-х гг. через всю сухопутную бессарабскую границу в среднем экспортировалось 8 тыс. пуд. в год (1200 пуд. в Румынию, а остальные - в Австрию). В 80-х гг. только в Австрию направлялось от 26,6 до 38,6 тыс. пуд., а часть зерна шла в другие страны через Одессу. На внутрироссийский рынок бессарабский анис также поступал в непереработанном виде. Ближайшим рынком служила Подольская губерния, где к 80-м гг. возникла целая сеть маслобойных предприятий. В частности, в ближайшем к Бессарабии Ушицком уезде тогда действовало 8 таких " заводов"<sup>157</sup>.

Тесно связанным с тенденцией развития капиталистического хозяйства в земледелии являлось свекловодство. В Бессарабии его торговое направление было оформлено лишь в 60-х гг. с вводом в эксплуатацию сахарного завода Ф. А. Рафаловича в Хотинском уезде. Природные условия для свекловодства наиболее подходящие в северной и центральной зонах Бессарабии. Современники еще в 30-х гг. высказывались за развитие этой отрасли земледелия, но свеклосахарная промышленность на территории края и соседней Подольской губернии утвердилась несколькими десятилетиями позднее<sup>158</sup>. Выращивание сахарной свеклы в Хотинском и других северных уездах с 60-х гг. было поставлено на торговую основу: осуществлялось по прямому заказу заводчиков. К концу XIX в. с сахарных плантаций Бессарабии сырье частично сбывалось на заводы Подольской губернии и в том числе на Рыбницкий завод (транспортировалось по Днестру).

Бессарабские предприниматели из помещиков и торговцев в 80-90-х гг. снова пытались сформировать акционерные компании для строительства сахарных заводов ("Товарищество Яноуцкого свеклосахарного завода", "Общество Селищского свеклосахарного и рафинадного завода" и др.). Но из-за невозможности гарантировать распространение акций до открытия предприятий попытки оказались безуспешными. Требовались большие единовременные вложения денежных средств для приобретения машин и другой заводской техники, покупки топлива и сырья, найма специалистов и рабочих. Это, безусловно, сдерживало расширение свеклопроизводства и оно в губернии в 90-х гг. осталось на уровне 1,3 млн. пуд., хотя чистый доход 1 дес. свекловичной плантации составлял 60-65 руб. серебром, т.е. выше, чем в плодоеводстве.

Главными поставщиками сырья в свеклосеющих уездах являлись мелкие крестьяне и плантаторы, сбывавшие продукцию заводу по заранее определенным ценам (по 10-12 коп. за пуд.). Кстати сказать, втягивание заводчиками крестьян в свеклопроизводство сопровождалось сокращением в их хозяйствах садов. В Хотинском уезде сложился свекловичный рынок с замкнутым очагом тяготения к заводу (его сырьевая зона). В то же время весь сахарный рынок Бессарабии обеспечивался товаром в основном из Подольской и Киевской губерний, а с местного завода сахар-песок отправлялся в Одессу, Москву, Петербург и за границу (в Австрию и Румынию). Бессарабия вступила в XX в. с одним заводом, обладая большими потенциальными возможностями для расширения свеклосеющего района, потребляла привозной сахар и частично обеспечивала сырьевые потребности сахаропромышленников в правобережной Украине. Вследствие дороговизны (4-5 руб. серебром за пуд) и ограниченных размеров местного производства (в 70-90-х гг. от 80 до 150 тыс. пудов песка) сахар в Бессарабии являлся предметом роскоши. Такое несоответствие возможностей сахаропроизводства и незначительной реализацией их было обусловлено сложившейся в 40-х гг. специализацией в правобережной Украине с ее мощными очагами сахарной промышленности (в Подольской губернии - 47 заводов), осваившими бессарабский сахарный рынок, крайне слабой кредитной системой в крае, не позволившей бессарабским предпринимателям устоять в условиях капиталистической конкуренции. Да и Ф.А. Рафалович приехал в Бессарабию из Австрии со своими деньгами и кадрами специалистов, а преемники его вынуждены были затем в целях конкурентоспособности усиливать свои позиции путем создания акционерного общества<sup>159</sup>.

Близко к свекле по своему смешанному (продовольственному, кормовому и техническому) назначению стоял картофель. До употребле-

ния картофеля как сырья в винокурении он выращивался для пищевых и фуражных целей. В первой трети XIX в. в крае получали до 35 тыс. четвертей клубней в год. Затем в 40-х гг. в связи с правительственные распоряжениями (с поощрительными и принудительными мерами) о повсеместном внедрении этой культуры в крестьянских хозяйствах (с целью расширения пищевого баланса) сборы ее непрерывно возрастили: с 37 тыс. четвертей в начале 40-х гг. до 320-480 тыс. четвертей в середине 90-х гг. Безусловно, сказывалась выгодность этой культуры как важного доходного сырья для винокурения (крахмалопаточной промышленности в Бессарабии не сложилось)<sup>160</sup>. В качестве пищевого и фуражного продукта картофель круглый год продавался в торговой сети. А в 40-х гг. некоторые владельцы спирто-водочных заводов начали переходить к картофельному винокурению. Заводчики сами засевали картофель (в Хотинском и Сорокском уездах), получая в год от 200 до 310 тыс. пуд. урожая, и скупали недостающее количество у крестьян. На ряде заводов в сезон перерабатывались десятки тысяч пудов клубней (из 1 т картофеля получали 110 л спирта)<sup>161</sup>.

Однако Бессарабия не покрывала полностью потребностей в этой культуре из собственных урожаев, особенно в южной зоне и крупных городах нуждались в привозном картофеле. Его поставляли из украинских губерний. К примеру, с 1895 по 1899 г. только по железным дорогам было ввезено 1420 тыс. пуд.<sup>162</sup>

Таким образом, в XIX в. в структуре земледелия Бессарабии расширялись площади под технические культуры, обеспечивавшие легкую и пищевую промышленность ценным сырьем. Главной из них в Бессарабии являлся лен. Табак стал крупной статьей во внутреннем торговом обороте в 70-х гг., главным образом в результате изменений во внешнрыночной конъюнктуре. Рапс и анис производились в большей мере на экспорт, а свекла и картофель - как сырье для пищевой промышленности внутри страны.

В пореформенные десятилетия изменилось производство в незерновых отраслях земледелия. К концу столетия уже четко выделились многие районы специализированного производства винограда, плодов и ягод, овощей и бахчевых, табака, масличных и картофеля. Осуществлялась глубоко расчененная хозяйственная специализация и в масштабе микрорайона и по отдельным хозяйствам, приспособленным к рыночному спросу, разрушился универсализм хозяйств полунаатурального потребительского склада. Бессарабия поставляла на внутрисибирский и мировой рынки довольно многочисленный ассортимент сельскохозяйственных товаров, из которых продукция виноградарства, виноделия, огородничества, полеводства временами выдвигалась на ве-

дущие места во всероссийском рынке. Эта продукция являлась источником разнообразного сырья для ряда отраслей пищевой и легкой промышленности.

Приведенные в главе материалы свидетельствуют о широкой и глубокой связи исследуемых отраслей земледелия с рынком, об огромных рыночных оборотах, движении многомиллионных денежных средств в экономике края, свойственных капиталистическому способу производства.

На всероссийский рынок Бессарабия выходила со своими зерновыми продуктами как типичная губерния торгового зернового хозяйства обширного региона страны, протянувшегося от Южного Урала до границы с Румынией, и как специфический край со своими товарами не-зерновых отраслей земледелия, которые обладали высокими хозяйствственно-полезными свойствами и тем самым в значительной мере выделяли ее среди губерний Европейской России. Развитие этих отраслей свидетельствовало о значительных сдвигах в структуре сельского хозяйства, о сложившейся в крае системе интенсивных отраслей земледелия, обеспечивавшей Бессарабии видное место в экономике страны.

Всероссийский и мировой рынки постоянно влияли на экономику края, заставляли производителей сельскохозяйственной продукции и предпринимателей ориентироваться на их запросы, перестраиваться и специализироваться в ходе капиталистической аграрной эволюции. Углублялось внутриобластное разделение труда.

## ГЛАВА III. РЫНОК ЖИВОТНОВОДЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ

### I. Купля-продажа скота. География рынка

Рынок животноводческой продукции в Бессарабии претерпел ряд изменений, связанных с межотраслевой эволюцией в сельскохозяйственном производстве, структурными сдвигами в самом животноводстве, обусловленными неравномерностью развития отраслей и подотраслей, колебаниями рыночной конъюнктуры в Западной Европе, таможенной политикой царского правительства и стран, ввозивших животноводческие товары. Следует также заметить слабое развитие в крае промышленности, базирующейся на животноводческом сырье... На протяжении всех исследуемых десятилетий определенное воздействие на рассматриваемый рынок оказывало совершенствование транспортных средств.

Для дореформенного периода было характерно развитие его преимущественно на основе экстенсивного легкодоступного использования кормовых средств. Тёплый климат, непродолжительный стойловый период, большие массивы выпасных угодий позволяли широко использовать пастбища для увеличения поголовья овец, рогатого скота и лошадей с коммерческими целями. Лишь мериносовое овцеводство, всецело связанное с рынком, требовало дополнительных затрат, окупавшихся при реализации шерсти и живого поголовья.

С середины века, когда в сельскохозяйственном производстве края ведущим становилось земледелие, животноводство, основанное на возраставшем зерновом производстве и полевом кормодобывании, на усиливавшихся процессах интенсификации, более гибко реагировало на рыночный спрос. Характерное для дореформенного животноводства большее поголовье овец заметно уменьшилось; росла численность рабочего скота, улучшалось качество сельскохозяйственных животных (смущковое овцеводство, породистое свиноводство, птицеводство, сеть племенных ферм), увеличивался их средний вес, возрастали удой коров, сальность свиней и т.п.

Изменения в численности поголовья отраслей животноводства за этот период зафиксированы в табл. 22.

Процесс утверждения аграрного капитализма был тесно связан с углублением рыночных отношений. Через рынок проходило больше животноводческой продукции, чем в дореформенные годы, когда из-за большой степени натуральности крестьянского хозяйства внутрисель-

Таблица 22

Эволюция численности животных в расчете на 100 душ сельского населения\*

Годы	Крупный рогатый скот	Лошади	Овцы	Свиньи
1848	75,7	11,8	190,9	18,9
1852	69,9	11	201,1	22,1
1882	61,2	28,1	178,9	30,4
1892	48,3	22	137,1	23,6
1901	33,8	21,9	97,1	18,5

\* Записки Общества сельского хозяйства Южной России. Одесса, 1905, № 3-4, с. 56.

ский обмен оставался мало оживленным и товарные излишки тоступали главным образом за пределы деревни с последующей концентрацией и направлением их потоков на воевороссийский и зарубежные рынки. В преобразованный период сбыт на внешний рынок сократился по ряду важных причин. На международном шерстяном рынке Россия столкнулась с сильной конкуренцией; в обите живого поголовья также появились серьезные торговые соперники; развитие химической промышленности сущило потребность в сале, воске, масле; сбыту мяса препятствовали несовершенные системы откорма скота и технология мясного производства. Живой скот, мясо, сало, шерсть, кожи и прочие товары больше реализовывались на внутреннем рынке. Торговой становится ранее незначительная отрасль — птицеводство с внешнеэкономической ориентацией.

Рассмотрим реализацию животноводческих товаров в отраслевом назначении. В преобразованный период на внутриобластном обмене живого скота сказывалась зональная специализация: разведению и улучшению породности рогатого скота особенное внимание уделялось в северных уездах, в южных больше занимались овцеводством и коневодством; свиноводство территориально концентрировалось в этих двух зонах, а в центральной части на протяжении всех десятилетий были сосредоточены интенсивные отрасли земледелия.

В середине века существовали специальные торговые пункты со скотопригонными дворами и площадями, где концентрировались скот и продукция животноводства и осуществлялась их реализация. В преобразованные десятилетия в общей сложности к ним пригонялось в год до 200 тыс. голов<sup>1</sup>. В м. Единцы Хотинского уезда еженедельно на базары пригоняли 300-500 голов рогатого скота и 100-150 овец, в селе того же уезда: Секуряны — 300-400 лошадей и 200-300 овец, Лен-

коузы - 150-200 голов скота и 50-75 лошадей, в Боччаны - 350-600 голов скота и 300-600 лошадей, Хотин, Новоселицу и Липканы - 750-800 голов скота и более 500 лошадей<sup>2</sup>.

Подобные пункты действовали и в других уездах. В Сорокском уезде на базары в Згурице в месяц пригонялось более 2 тыс., в Котрещах - по 4170 и в Бричаве - еженедельно до 1800 голов скота. Среди торговых мест Оргеевского уезда в этом отношении выделялись уездный центр и м. Резина (на еженедельные базары поступало 400 голов скота)<sup>3</sup>. В центральной зоне, куда входил этот уезд, не было крупных периферийных скототорговых мест; скот сбывался в Фалештах, Корнештах, Немценах, Чинишеуцах частью на бойни и салотопни, да в незначительных количествах отправлялся в Бельцы и за Днестр. Крупным потребляющим центром губернии являлся Кишинев. В 40-х гг. на питание населения шло ежегодно более 6 тыс. голов рогатого скота, 10 тыс. овец и 700 свиней. В середине XIX в. здесь функционировали крупные бойни, поставляющие в торговую сеть 35 тыс. пудов мяса. К середине 70-х гг. Кишинев потреблял до 8 тыс. голов рогатого скота и десятки тысяч овец. В 90-х гг. на его базарах продавалось в год около 29 тыс. голов рогатого скота<sup>4</sup>.

В дореформенные десятилетия центральная зона поставляла на рынок большое число поголовья. Например, в середине 30-х гг. только из Оргеевского уезда ежегодно в разные места Бессарабии, за Днестр, в Австрию и Западную Молдавию вывозилось до 10 000 голов рогатого скота, 6000 лошадей, 32 000 овец, 7500 свиней<sup>5</sup>. В конце 40-х гг. в крае только на бойни продавалось около 150 тыс. голов крупного и мелкого скота<sup>6</sup>.

С первых лет после присоединения края к России первостепенным коммерческим центром скототорговли становятся Бельцы с обширным районом притяжения. Бельцкие ярмарки задавали тон в торговле, определяли цены на живой скот и животноводческое сырье для центра и севера Бессарабии. В Бельцах пересекались скотопрогонные тракты и менее значительные дороги; оттуда торговое движение скота происходило главным образом в северном направлении. В Бельцах 12 ярмарок и 12 ярмарок в м. Садгоре (Садагуре) неподалеку от Черновиц (на территории Северной Буковины) были тесно взаимосвязаны. Как отмечали скототорговцы, эти ярмарки "одна без другой почти существовать не могут"<sup>7</sup>. Из Садгоры гурты скота перегоняли в Галицию, Силезию, Чехию и Нижнюю Австрию. На пути из Новоселицы в Черновиц находилось еще одно торговое местечко - Бояны, в котором также производилась купля-продажа бессарабского скота<sup>8</sup>. В Бельцах самой крупной ярмаркой была Преображенская (в августе), на

которую в середине века приводилось рогатого скота и лошадей на 170 тыс. руб. серебром<sup>9</sup>.

Ярмарочная торговля в Бельцах увязывалась с транзитной. Сюда пригоняли скот не только со всей Бессарабии, но и из Херсона, Подольской, Волынской и Таврической губерний, часть его перепропадавали в Австрию, Запрутскую Молдавию, Валахию и Пруссию<sup>10</sup>. Скотские ярмарки юга Бессарабии (в Тарутине, Болграде, Аккермане и других местах) также приурочивались к кануну бельцких ежемесячных ярмарок<sup>11</sup>.

Как велико было поголовье скота, сбываемого в Бельцах? В 30-х гг. ежегодно продавали до 5 тыс. голов рогатого скота. В начале 40-х гг. - 31,5 тыс. голов и более 3 тыс. лошадей. С середины 60-х до конца 80-х гг. туда поставляли по 75 тыс. голов рогатого скота и 600-1000 лошадей в год<sup>12</sup>. Бельцы являлись крупнейшим торговым центром Бессарабии по сбыту рогатого скота.

Кроме того, что скот пригоняли из отдаленных мест, Бельцы собирали его через сеть ближайших базаров и ярмарок: в Фалештах - до 200, Глодянах - 2000, Рашкове - 500, Забричанах - до 500 голов еженедельно. Эта довольно оживленная скототорговля в уезде связана с его сельскохозяйственной спецификой. Расположенный в степной полосе, уезд долгое время оставался многоскотным со значительным удельным весом товарного поголовья. Даже к концу 80-х гг. здесь сбывали 38,6% (37930 из 98125 голов) от имевшегося в наличии рогатого скота<sup>13</sup>.

Бельцы являлись также крупным центром оборота других видов продукции животноводства: шерсти, кожи, овчин, мяса, брынзы, сыра и др. В продаже превалировали животноводческие продукты, но, как уже отмечалось, город был известен и как довольно крупный центр хлеботорговли.

Однако через Бельцы проходила лишь часть реализуемой продукции. Только в северной зоне в 80-х гг. сбывали ежегодно 14 тыс. голов рогатого скота, 60 тыс. овец, 100 тыс. свиней, 99 тыс. пудов шерсти и 100 тыс. пудов кожи<sup>14</sup>.

В конце XIX в. в северной и отчасти в центральной зонах развились торговое животноводство племенного направления. Постановка его в больших масштабах была доступна только крупным землевладельцам. Имеющиеся в нашем распоряжении материалы позволяют заключить, что все известные тогда животноводческие хозяйства - племптионы, были многоотраслевыми и являлись четко выраженными товарными предприятиями и по сбыту и по обновлению поголовья.

Юг области раньше других зон втягивался в орбиту рынка, так как эта территория осваивалась в условиях ослабленного феодаль-

ного гнета. После завершения войны 1806–1812 гг. животноводство приобрело здесь рыночную ориентацию. Основная роль в этом принадлежала различным категориям крестьян, расселившихся на казенных землях, пришлым скотоводам и скотопромышленникам и землевладельцам-предпринимателям. Уже в дореформенный период на казенных землях выделился значительный слой кулацких дворов с чертами фермерских и гроссбауэрских хозяйств.

География животноводческого рынка южной зоны также обширна. Во всех городах, mestечках и крупных селениях животных сбывали на специальных торгах. Например, в Измаиле, Килии, Рени, Бендерах, Волонтировке, Кагуле, Леово, Чимишлии, Байрамче, Каушанах, Татарбунарах, Аккермане, Тарутине, Комрате и Болграде, из которых четыре последних выделялись своими масштабами купли-продажи скота, где летние и осенние ярмарки по оборотам уступали лишь бельцким.<sup>15</sup>

Несмотря на то, что территории юга Бессарабии усиленно распахивали и превращали в обширный район торгового земледелия, он до конца века оставался также крупным поставщиком животноводческой продукции на бессарабский рынок. Так, в Аккерманском уезде было продано на убой:<sup>16</sup>

в 1897 г. – 5482, в 1898 г. – 11890, в 1899 г. – 6850 крупного рогатого скота,  
и соответственно 74242, 69730, 73100 голов мелкого скота.

С расширением сети железных дорог многие станции становились важными транспортными и торговыми пунктами, откуда скот систематически отправляли в различные уголки Бессарабии и за ее пределы. По сведениям ветеринарного управления, к началу XX в. в Бессарабии насчитывалось 20 таких станций: на севере и в центре губернии – 16 и на юге – 4. Среди них наиболее оживленные: Кишинев, Бендры, Бельцы, Калараш, Ларга, Новоселица, Рени, Унгены, Липканы, Окница, Лейпцигская, Пырлица<sup>17</sup>.

На скототорговые операции в Бессарабии постоянно влияли крупные ярмарки и сеть базаров в соседних Подольской и Херсонской губерниях и в некоторых более отдаленных местах. Прежде всего следует назвать ряд городов и mestечек левобережного Поднестровья: Жванец, Каменец-Подольский, Новая Ушица, Могилев-Подольский, Ямполь, Григориополь, Дубоссары, Тирасполь. Из более отдаленных пунктов купли-продажи бессарабского скота особенно выделялись Балта (главный рынок сбыта табунных лошадей и рогатого скота в Подолии), Ярмолинцы и Бердичев. В последнем в середине века на 5 ярмарок ежегодно пригоняли до 15000 голов скота<sup>18</sup>. Рыночные связи в этом направлении крепли и расширялись. Уже в 20-е гг. XIX в. они были

многосторонними. К середине этого десятилетия за Днестр вывозили до 150 лошадей, 11-15 тыс. голов рогатого скота и 11-14,5 тыс. овец<sup>19</sup>.

В пореформенные годы в Могилев-Подольский прибывало ежегодно около 1 тыс. голов крупного и 5 тыс. голов мелкого скота. Пригоняемый скот перерабатывался на салотопнях Могилева<sup>20</sup>.

Не менее важным рынком бессарабского скота являлся Ямполь, куда в 80-х гг. из Бельцкого и Сорокского уездов приводили в среднем ежегодно 75 тыс. голов и других видов рогатого скота, 25 тыс. лошадей и 25 тыс. голов мелкого скота<sup>21</sup>.

Торговые связи Подолии с Бессарабией были постоянными и обширными. Из Бердичева, Балты, Могилева-Подольского, Каменца-Подольского, Ермакиц, Ямполя и других торговых центров в Бессарабию вывозили скот и продукцию животноводства, в то же время аналогичные товары шли на Украину. Так, на балтских ярмарках скотопромышленники скупали скот и затем гуртами направляли в Бельцы, а оттуда частью за границу<sup>22</sup>. И наоборот, в 80-х гг. в м. Липканы Хотинского уезда ежегодно реализовывали более 35 тыс. голов скота, из которых 5 тыс. следовало в Каменец-Подольский, 4 тыс. - в Проскурьев и 2 тыс. - в Бердичев<sup>23</sup>. Рабочий скот в Подолии формировался из молодняка и взрослых животных, купленных в Бессарабии и Полтавской губернии<sup>24</sup>.

В ряд губерний сбывались овцы в качестве племенных животных: в Поволжье поступали пырнаи (воловые овцы); известный на юге Украины землевладелец Э.И.Фальц-Фейн закупил в Бессарабии большое число цигайских овец для скрещивания с мериносами; циган и мериносы для основания овцеводческих ферм вывозились в Тульскую, Тамбовскую, Уфимскую губернии, в Ставрополье<sup>25</sup>.

Крупным рынком бессарабского скота являлась Одесса, как потребитель и как экспортёр (главным образом с 70-х гг.). Вот некоторые данные об объеме поставок. В 1874 г. пригнано 5300 крупного, 6300 голов мелкого скота; в 80-х гг. из всего пригоняемого в Одессу скота на Бессарабию приходилось 25%, или 37,5 тыс. голов крупного скота, 43, 25 тыс. овец, 3700 свиней; в одесском экспорте скот составлял тогда 18-21%<sup>26</sup>.

В 90-е гг. в Одессу направлялись гурты скота гоном из Кишинева, Фалешт, Волонтировки, Арциза и других мест; из Хотинского уезда по железной дороге доставлялись откормленные волы и овцы. Затем волов вывозили в Грецию, а овец - во Францию. Так, в 1896 г. из 117 826 голов проданного крупного рогатого скота 27 340 голов поступило из Бессарабии, соответственно овец - всего 28 900 голов, из них - 7030 бессарабских<sup>27</sup>.

В 1901 г. пригнано в Одессу\*:

	всего голов	в том числе из Бессарабии
Рогатый скот	169 317	25 109 (14,2%)
Овцы	148 708	62 503 (42%)
Свиньи	28 077	5 422 (19%)

\* Отчет ветеринарного управления МВД за 1901 год. Спб., 1904, с. 108.

Приведенные данные недостаточно полны, так как относятся лишь к количеству скота, регистрируемому портовыми учреждениями, скотобойнями и ветеринарным надзором. В действительности в Одессу доставлялось скота намного больше<sup>28</sup>.

В северо-западном направлении бессарабский скот доставляли главным образом в Варшаву гоном, по железной дороге или постепенно с промежуточными продолжительными остановками для откорма. Всего доставляли рогатого скота в середине столетия 1500 голов, а к концу его во много раз больше: в 1888 г. - 10 502, в 1889 г. - 10 838, в 1895 г. - 16 315 голов рогатого скота (и 3475 свиней), в 1896 г. - 13 109, в 1900 г. - 10 300, а в 1901 г. - 24 110 голов<sup>29</sup>.

Но эти цифры касаются лишь той части скота, которая доставлялась без откорма. Точное число трудно установить, так как часть бессарабского скота значилась как украинская. Вот что отмечало в конце 80-х гг. Бессарабское губернское земство: только из северных уездов губернии на варшавский рынок ежегодно поступает около 25 тыс. голов скота, который частью следует гоном на м. Жванец, Устье, Ямполь и Могилев к железнодорожным станциям Сербиновцы, Прокуров и Рахны и далее поступает в Варшаву. Другая часть до поступления на варшавский рынок откармливается на выпасах или винокуренных заводах Подольской и Волынской губерний, затем по железной дороге вывозится к конечному пункту<sup>30</sup>. В эти годы в Варшаве на скотобойнях обрабатывали до 90 тыс. голов скота; следовательно, на бессарабское поголовье приходилось около 30%<sup>31</sup>.

На экспорт в Германию по этому направлению скот не поступал, так как не отвечал запросам германских рынков - давал слишком сальную, костиистую и грубоволокнистую говядину<sup>32</sup>.

Следует отметить, что Бессарабия располагала разветвленной сетью прогонных путей. К числу важнейших трактов, которые связывали между собой крупные скотосборные пункты, относились: на севере Бельцы-Новоселица, Бельцы-Исаковцы, Бельцы-Сороки-Ямполь; в центре Кишинев-Ганчешты-Леово, Кишинев-Оргеев-Бельцы, Оргеев-Ду-

боссары; на юге действовал ряд трактов по направлению к Аккерману (из Тарутино, Болграда, Каушан, Татарбунар, Волонтировки, Арциза), Измаилу (в Подунавье), на Бендера (из Манзыря, Петровки, Романовки, Комрата, Чимишлии, Байрамчи). За пределами края шло несколько ответвлений. Из Аккермана в Одессу тракт пересекал Днестр у Маяков (в конце века через Маяки проходило ежегодно свыше 18 тыс. голов рогатого скота); туда же из Бендер шел путь через Тирасполь на Кучурганы<sup>33</sup>. В центре важное значение имел путь на Дубоссары и Балту, на севере ответвления связывали бессарабские тракты с Каменцем-Подольским, Садагурами, Исаакиевской таможней..

Бессарабия была связана с одним из жизненно важных скотопрогонных трактов европейской части страны - Белорусским. Этот маршрут связывал скотоводческие районы Украины, Белоруссии и Бессарабии (через Бельцы-Балту-Черниговскую губернию) со столицей. Этим путем доставлялся туда скот в 40-х гг.<sup>34</sup>

Со строительством железных дорог часть из них потеряла былое значение, однако на севере это произошло лишь в 90-х гг., а на юге, особенно в Аккерманском уезде, тракты действовали и в начале XX в.

Мелкотоварные крестьянские хозяйства выделяли на рынок незначительное количество поголовья. Например, из селений государственных крестьян на юге области в середине 30-х гг. сбывалось лошадей от 6,2 до 14,5%, а рогатого скота - от 12 до 20% общего поголовья этих видов животных<sup>35</sup>. Более многочисленное поголовье поступало из колоний "задунайских переселенцев", в 40-50-х гг. на рынок выводили до 2 тыс. лошадей, до 5 тыс. голов рогатого скота и более 95 тыс. овец, а вместе с продукцией животноводства сбыт в стоимостном выражении составлял 255-600 тыс. руб. серебром в год<sup>36</sup>.

В начале 70-х гг. в Бессарабии продавалось всего крупного скота 38 тыс. голов, мелкого 150 тыс. голов, в том числе в другие губернии: крупного скота 25,6 тыс. (67,4%) и мелкого - 143 тыс. голов (45,3% от общего поголовья)<sup>37</sup>.

В середине 70-х гг. вывезено крупного скота 33 тыс. голов, а мелкого 150 тыс. голов, в том числе за пределы края соответственно 15,5 тыс. (46,4%) и 136 тыс. (90%)<sup>38</sup>.

В конце 90-х гг. по всем направлениям из Бессарабии было отпущено 114 тыс. животных, из них: лошадей - 9056, овец - 177 660 и свиней - 27 540. Но сбыт в таких размерах был вызван отчасти бескорыстией<sup>39</sup>. Обратимся к сводным данным о ценах (табл. 23).

В целом, как можно заключить по данным таблицы, все виды домашних животных за указанный период вздорожали в несколько раз,

Таблица 23

Цены на живой скот в Бессарабии по десятилетиям  
XIX в. (в руб. серебром)<sup>\*</sup>

Периоды	Лошади	Волы	Коровы	Овцы (простые)	Свиньи (не кормленные)
20-е	II-28	15	7	1,5	
30-е		I6-I7		1,8	
40-е			15		
50-е	30-40	I8-20	I5-20	1,5-2,5	
60-е		23-30	15	1,75-2	5,5
70-е	50-60	50-75	20-25	2	7
80-е	47-50	40-60	30-40	3-4,4	I6-I8
90-е	40	50	34	5	I0-I7

\* По данным полицейских управлений и интендантств.

особенно поднялись цены за крупный рогатый скот (рабочий и мясо-молочный). Вызывалось это медленным ростом поголовья в относительных величинах (плотность поголовья в сравнении с площадью земельного фонда и численностью населения). Так, на 100 дес. удобной земли приходилось:<sup>\*</sup>

Сельских жителей	Животных (крупный рогатый скот)
1848 г. 23,4	25,2
1856 г. 25,4	25,9
1882 г. 34,5	36,4
1892 г. 43,1	35,6
1901 г. 54,7	34,3

\* Записки Общества сельского хозяйства Южной России, 1905, № 3-4, с.61.

Таким образом, при росте населения в 2,33 раза, поголовье увеличилось лишь в 1,36 раза. Сказывались также изменения в кормовой базе, повышение спроса на мясной и рабочий скот, качественные сдвиги в породном составе.

По сравнению с соседними губерниями в Бессарабии на все виды скота цены были ниже. Для примера мы приводим цены по трем со-пределльным губерниям за 1895 год (см. табл.24).

Итак, лишь овцы в Подольской губернии в исследуемом году были несколько дешевле бессарабских, по остальным же видам наблюдалось

превышение. Это в определенной мере содействовало значительной активности и притоку скототорговцев и других коммерсантов на бессарабский животноводческий рынок (как по внутрироссийской, так и по экспортной торговле). Например, из Бельцкого и Сорокского уездов в 80-х гг. вывозилось в Ямполь 100 тыс. голов крупного рогатого скота<sup>40</sup>.

В Одессе в середине 90-х гг. платили за голову крупного рогатого скота 42-48 руб., теленка - 8-9,5 руб., за овцу - 3,75-5,25 руб., свинью неоткормленную - 10 руб.<sup>41</sup> Рассмотрим рынок животноводческой продукции по отраслям.

Т а б л и ц а 24

Цены на живой скот в 1895 г. по трем сопредельным губерниям (в руб. серебром за штуку)\*

Виды животных	Бессарабская губерния		Подольская губерния		Херсонская губерния	
	весной	осенью	весной	осенью	весной	осенью
Рабочая лошадь	47	36	52	43	56	42
Пара рабочих волов	93	84	109	97	114	94
Вол на убой	54	51	63	58	64	56
Корова дойная	40	33	39	32	44	34
Овца простая	4,4	3,4	3,8	3,15	5	4
Свинья неоткормленная	9	10	12	11	10	9

\* Известия Министерства земледелия и государственных имуществ, 1896, № 10, с. 160-169.

Коневодство в Бессарабии развивалось по двум главным направлениям - хозяйственному (выращивание и содержание рабочих лошадей) и торговому. Численность лошадей росла на протяжении всего изучаемого периода. За 6 десятилетий, начиная с 40-х гг., их поголовье увеличилось в II раз и достигло к концу века 440 тыс.

Большинство поголовья составляли рабочие животные, часть которых поступала на рынок. Четко выраженный торговый характер носили специализированное коннозаводство и косячно-табунное коневодство. Последнее было значительно дешевле домашнего и заводского, потому что базировалось на пастбищном содержании и обходилось без больших затрат на корм, постройки, кровлю и табунщиков. Табуновладельцы стремились малыми средствами и за короткий срок извлекать значительные барыши. Это полукучевое коневодство наиболее распространялось в степных зонах - на юге и в Яссском (Бельцком) уезде и носило большей частью сезонный характер, ввиду ограни-

ченности фурожных припасов в зимние месяцы. Выращенные таким способом животные отличались выносливостью, неприхотливостью, менее подвергались падежам.

Табуны формировались из молодняка, закупаемого на месте или на конных ярмарках в Балте и городах Подольской, Херсонской и Екатеринославской губерний. Покупая в среднем по 15 руб. годовалых жеребят, табуновладельцы осенью сбывали их на ярмарках в Тарутине, Арцизе, Волонтировке и Бельцах по 30-50 руб. серебром<sup>42</sup>.

Чтобы содержать табуны более или менее длительный период, необходимо было их обеспечить сеном и зерном в зимнее время, устроить загоны и другие защитные помещения, организовать специальный уход за приплодом. Это было типично для помещичьего коневодства.

Табунное коневодство торгового характера существовало в Бессарабии до 1812 г. В последующие полтора десятилетия оно сократилось вследствие внешнеторговой политики царского правительства — запрета вывоза лошадей за границу. Бессарабские коневладельцы и купцы, ориентировавшиеся до этого на внешние рынки, почти полностью распродали табуны и прекратили свою деятельность в этой когда-то выгодной отрасли. И лишь в конце 20-х гг., после отмены запрета, торговое коневодство табунного направления снова оживилось<sup>43</sup>.

По сведениям за 30-е гг., таких табунов числилось на помещичьих землях в уездах<sup>44</sup>: Яссском — 20-30, Аккерманском — 23, Леовском — 15, Хотинском — 5-10 и Бендерском — 2.

В 40-х гг. на смену этому примитивному коневодству приходит заводское. Существенно изменяется породный состав за счет приобретения животных из лучших племязыстей России и других стран, специализации, отбора маточного поголовья, привлечения к уходу за животными опытных коневодов, строительства соответствующих помещений и рационального кормления. Не случайно с таких заводов продавали лошадей от 500 до 2000 руб., а призовых и по 10 тыс. руб. серебром. Это не означает, что табунное содержание местных лошадей исчезло совсем. Оно сократилось, но оставалось преимущественно крестьянским торговым коневодством.

Исходя из данных табл. 25, отразившей эволюцию численности конных заводов и поголовья в них за полстолетие, можно заключить следующее: 1) главными зонами коннозаводства являлись южная и северная; 2) наивысшего развития коннозаводство достигло в конце 60-х гг., а в 70 — 90-х гг., при сокращении поголовья в несколько раз, находилось фактически на одном уровне; 3) к концу века заводы в среднем насчитывали 30 голов, т.е. примерно в 3 раза

Таблица 25  
Конные заводы в Бессарабии в 40 - 90-х гг. XIX в.\*

Годы	Северная зона (Хотинский, Бельцкий, Сорокский уезды)		Центральная зона (Кишинев- ский, Оргеевский уезды)		Южная зона (Аккерманский, Бендлерский, Кагульский, Измаильский, уезды)		Всего по трем зонам	
	число заводов	пого- ловье в них	число заводов	пого- ловье в них	число заводов	пого- ловье в них	число заводов	пого- ловье в них
1847	24	3040	7	400	21	1900	52	5340
1851	22	2450	8	445	44	3403	74	6308
1867	69	2796	12	363	47	3956	128	7115
1878	27	881	6	233	21	696	54	1810
1882	27	879	7	248	21	689	55	1816
1896	32	1256	10	196	17	337	59	1789

\* Статистическое обозрение коннозаводства России. Спб., 1847, с. 207-209; Список частных конских заводов в России. Спб., 1878, с. 197-202; Конская перепись 1882 г. Спб., с. 150; М е р д е р И. В. Сборник сведений о торговле лошадьми и перечень конских заводов в России. Спб., 1871, с. 49-51; Д у б е н с к и й Д. Конные средства Европейской России. Спб., 1903, с. 242-243; ЦГА МССР, ф. 2, оп. 1, д. 5619, л. 38-110.

за меньше по сравнению с серединой века. Последнее объясняется, тем, что коннозаводчики начали содержать более ценное породистое поголовье, руководствуясь рекомендациями ветеринарных специалистов; теперь из их хозяйств на рынок поступали очень дорогие животные, например, одна-две лошади стоили целого табуна 20-30-х гг. В ряде мест открывались коневодческие племенные заводы, где в родоначальники отбирались самые лучшие экземпляры животных желательного типа (из прославленных пород). Так, в Бендлерском уезде владелец завода в 350 голов, специально посыпал нарочных в Египет для покупки арабских лошадей<sup>45</sup>. Выращивался ремонтный молодняк для пополнения боевого состава воинских подразделений и сбыта за границу.

Выгодность, высокая доходность выращивания рысистых, верховых и сильных упряженных лошадей привлекла внимание крупных и мелких торговцев, зажиточных крестьян; в числе коннозаводчиков уже в 50-х гг. зафиксировано много купцов, мещан и кулаков. В 1851 г. из 74 заводов 33 принадлежали купцам и мещанам Бессарабии, 7 - скотопромысловникам из Австрии и Запрудской Молдавии и 3 - колонистам,

24 - помещикам. В конце 50-х гг. из 36 заводов только 16 принадлежали помещикам, в конце 70-х гг. из 54 заводов по губернии 19 держали купцы и мещане, 11 - крестьяне и 24 - помещики. Аналогичная структура в составе коннозаводчиков отмечается в начале XX в.<sup>46</sup>

В числе крестьян - владельцев табунов и заводов числились преимущественно представители "задунайских переселенцев" и немецких колонистов, а в конце 50-х гг. в Сорокском уезде и некоторые царяне<sup>47</sup>.

Сбыт лошадей крестьянского коневодства в численном выражении трудно точно определить из-за того, что отсутствуют надежные статистические выкладки. Более или менее достоверные сведения сохранились о торговле с заграницей и о количестве лошадей, продаваемых из крупных коневодческих хозяйств. Спросом на рынке пользовались рабочие (крестьянские) лошади, кавалерийские и тяжеловозы. Но масштабы сбыта двух последних типов были невелики. В начале 30-х гг., например, из 20 конных " заводов" Яссского (Бельцкого) уезда в продажу поступало 300-500 голов, что составляло, примерно, 10-ю часть от всего конского состава. Такое же положение наблюдалось и в других уездах<sup>48</sup>.

В Австрию в 30-х гг. вывозили ежегодно до 400 лошадей для пополнения кавалерийских частей; лучшие экземпляры стоили 140-160 руб. ассигнациями<sup>49</sup>. Русские военные ведомства покупали их на ярмарках в Бельцах и Балте в конце 60-х гг. для ремонта кавалерии по 60-80 руб. за голову, для артиллерии - по 80-120 руб. и обозных по 25-60 руб. серебром<sup>50</sup>. На ярмарки Подольской губернии большей частью поступали лошади из помещичьих заводов<sup>51</sup>.

Из сети пунктов коноторговли выделялись следующие: Бельцы - к 70-м гг. на 12 ярмарок пригонялось по 500-1000 голов на каждую; Тарутино - через каждые 2 недели по 300 голов, Чинишеуцы - до 400 голов, Резина - до 500 голов, Балта - до 11 тыс. голов на каждую ярмарку<sup>52</sup>.

Безусловно, этот слой владельцев принадлежал к кулачеству. А большинство мелких крестьянских хозяйств не в состоянии было расширить коневодство, тем более им было совершенно недоступно племенное направление с заводскими условиями содержания животных.

Цены на месте, в "заводах", в конце 60-х гг. по области колебались на упряженных лошадей от 35 до 80 руб., верховых - от 200 до 500 руб. серебром<sup>53</sup>. За границу (Австрию, Румынию, Турцию) отпускались породистые и метисные лошади, и цены на них держались довольно высокие. К концу века они составляли: за верховую - 135-200 руб., артиллерийскую - 125-175 руб. и обозную - 85-

125 руб. серебром<sup>54</sup>. Отпускалось ограниченное число голов (несколько сотен) из-за неконкурентоспособности на европейских рынках, тогда как на местных ярмарках и базарах в тот период обращалось свыше 20 тыс. голов<sup>55</sup>.

Местный рынок коноторговли в Бессарабии был обширный и в конце XIX – начале XX в. (см. табл. 26). На нем реализовались главным образом простые крестьянские лошади, потребность в которых возрасла с расширением земледелия, улучшением транспортировки товарных грузов, заменой воловой тяги более подвижной конной. Это были неприхотливые к условиям содержания, выносливые, неутомимые, но невзрачные по своему природному облику и малосильные животные (с трудом везли 15–20 пуд. полезного груза).

Лошади из Бессарабии продавались на ярмарках Подольской губернии – в Балате, Ярмолинцах, Ольгополе, Крыжополе, Городищах, Луках, Катошине, Иасковке, Черноострове, Фельштине. Скупались они и по бессарабским седам. В 80-х гг. через Ямполь ежегодно реализовалось 25 тыс. голов. Из ближайших к Бессарабии крупных центров коноторговли в Херсонской губернии выделялся Тирасполь, где действовали 3 ярмарки (наиболее крупная собиралась в октябре). В сбите лошадей наблюдалась частые перепады. При частых бескормицах, достигавших критической фазы, рынок переполнялся обесцененными животными, не находившими покупателей (так, к примеру, случилось в 1899 г.)<sup>56</sup>.

В первые десятилетия после присоединения Бессарабии к России свиноводство в крестьянских хозяйствах являлось второстепенной отраслью и носило потребительский характер. Как отмечалось в отчете губернатора за 1828 г., крестьяне никуда не вывозили для продажи мясо, сало и лишь щетина закупалась по селениям приезжими торговцами из внутренних губерний и отчасти экспортировалась<sup>57</sup>. Это в значительной мере объяснялось отсутствием достаточно емких рынков сбыта.

С середины века свиноводство начало приобретать уже торговый характер<sup>58</sup>. В последующие десятилетия в связи с расширением внутреннего рынка и усилившимся спросом на живых свиней и сало за границей (в Австрии и Германии), с ростом производства кормового зерна стали практиковаться стойловый откорм животных для продажи и обновление поголовья более продуктивными породами – беркширами, йоркширами, венгерской курчавой. Заметно увеличилась численность животных: в 1820 г. в Бессарабии насчитывалось 98,5 тыс., в 1857 г. – 156,7 тыс., в 1896 г. – 385 тыс., а в начале XX в. – до 500 тыс. голов<sup>59</sup>.

Таблица 26

Список конских ярмарок и базаров и количество пригнанных на них лошадей в конце XIX - начале XX в.<sup>к</sup>

Уезды	Места ярмарок и базаров	Количество приведенных на продажу лошадей	Районы привода и сбыта лошадей
Аккерманский	Аккерман, Тарутино, Волонтировка, Байрам-ча, Староказачье, Татарбунары, Старый Арциз, Ташлык	3220	Из окрестных сел и деревень Аккерманского и соседних уездов и отчасти из Херсонской губернии. Сбыт туда же и отчасти за границу
Бендерский	Бендеры, Каушаны, Чимшилия; Манзырь, Петровка, Тараклия	1300	В пределах уезда
Измаильский	Измаил, Болград, Кагул, Леово, Баймаклия, Николаевка	1600-3600	- " -
Кишиневский	Кишинев, Ганчешты, Карпинены, Ниспорены	930	- " -
Бельцкий	Бельцы, Фалешты, Рынканы, Александрия, Братушаны, Забричаны	4000	Из уездов Бессарабии и Подольской губернии. Сбыт туда же и за границу
Оргеевский	Оргеев, Тузора, Бравича, Резина, Криуляны, Теленешты, Чинишеуцы, Чеколтияны, Кобылка	750-1600	В пределах уезда
Сорокский	Сороки, Атаки, Згурница, Бричава, Капрешты, Вад-Рашков, Вертужаны	5150	В пределах уезда, Подольской и Херсонской губерний
Хотинский	Хотин, Липканы, Бричаны, Единцы, Секурияны, Ленкоуцы	3050	В пределах уезда и Подольской губернии
Всего		20 000-25 200	

<sup>к</sup> Суммированы сведения из книги "Коневодство в 60 губерниях Европейской России и Кавказа": Спб., 1903, с.98-99.

Особенно возросла роль торгового свиноводства в период зернового кризиса в Бессарабии. В середине 90-х гг. из общего поголовья свиней 30% поступали на рынок<sup>60</sup>.

Уже к середине 80-х гг. по поголовью свиней Бессарабия выдвинулась вперед среди губерний страны: по количеству животных на 100 жителей она уступала лишь Ковенской губернии (36,4 голов, а в Бессарабии - 29,7), а по численности свиней на 100 дес. площади занимала 7-е место. По общему поголовью четырех видов скота - лошадей, рогатого скота, овец и свиней - Бессарабия тогда находилась на 13-м месте среди европейских губерний России<sup>61</sup>.

Подавляющее большинство свиней в губернии держали крестьяне. Это было низкопородное поголовье: в крестьянских хозяйствах тогда насчитывалось чуть более 1% улучшенных животных (через метизацию с английскими)<sup>62</sup>. Из-за примитивного содержания и ухода они вырождались или по достижении товарного возраста убыточно передерживались.

В помещичьих экономиях начиная с 70-х гг. местные породы свиней усиленно заменялись пользовавшимися известностью чистокровными заграничными породами или устоявшимися помесями с баркишами и йоркширскими и другими, так что к середине 90-х гг. последние составляли 85% поголовья<sup>63</sup>. Это обуславливалось спросом на заграничных рынках бекона и сальной свинины<sup>64</sup>. С точки зрения рыночных интересов преимущество улучшенных свиней было очевидным: при откорне они приносили в три раза больше прибыли, чем простые животные<sup>65</sup>. И то, что в крестьянских хозяйствах такая явная выгодность не использовалась, свидетельствовало о невысоком уровне этой отрасли животноводства у подавляющей части населения края.

Одновременно в специализированных помещичьих и зажиточных крестьянских хозяйствах распространялась венгерская порода свиней, отличавшаяся плодовитостью и другими качествами по сравнению с бессарабской простой породой. Лучшие экземпляры покупали в Венгрии и Румынии. Например, в 1885-1886 гг. через Унгенскую и Липканскую таможни было ввезено 5235 голов<sup>66</sup>. Специализация на торговом свиноводстве по времени приходится на последнюю четверть XIX в., а территориально она сосредоточивалась главным образом в трех уездах - Бельцком, Сорокском, Аккерманском. В других уездах лишь в отдельных помещичьих экономиях были крупные фермы высокопородных животных с правильно организованным содержанием, посевами кормовых культур<sup>67</sup>.

Названные нововведения свидетельствовали об укреплении позиций капиталистической экономики в рассматриваемой отрасли животноводства. "Капиталистический прогресс скотоводства, - отмечал

В.И.Ленин, - сказывается не только, иногда даже не столько, в увеличении числа, сколько в улучшении качества, в замене худшего скота лучшим, в увеличении корма и т.д. <sup>68</sup>

Первое место в крае по свиноводству занимал Бельцкий уезд. Здесь в 90-е гг. содержалось 60 тыс. свиней, из которых 16 тыс., или более 25% голов, сосредотачивалось в крупных хозяйствах, а высокопородное поголовье составляло около трети. В 220 помещичьих и других хозяйствах выращивали и откармливали животных для сбыта (собственное и купленное поголовье). В ряде экономий содержали племпитомники. Товарность составляла 30% от всего поголовья.

В Сорокском уезде четверть всего поголовья также находилась в крупных хозяйствах. Наиболее коммерчески организованные фермы содержали землевладельцы Богдан, Шиманович, Демянович, купцы Огановичи и др. Очень высокой была товарность этой отрасли. По данным за вторую половину 80-х гг., из 88,5 тыс. голов общей численности животных в уезде сбывалось 76,4 тыс., или 85%. Обширной была география рынка: Сорокский, Бельцкий, Оргеевский уезды, города Кишинев, Варшава и Ямполь, Подольская губерния и Северо-Западный регион страны.

По количеству выращиваемого поголовья выделялся Аккерманский уезд (в рассматриваемое время 62,5 тыс. голов). Но, здесь свиноводство на 90% было мелким, крестьянским. Простые, за малым исключением, животные реализовывались на местном рынке; преобладало сельское направление <sup>69</sup>.

В крестьянских хозяйствах часто происходили падежи; нередко производился вынужденный массовый забой во избежание потерь, и мясной рынок переполнялся. В южной зоне края товарность поголовья достигала 50% <sup>70</sup>. В Хотинском, Оргеевском и Кишиневском уездах она равнялась 15%.

Торговля свиньями значительно оживилась вследствие строительства Новоселицких ветвей Юго-Западных железных дорог. В северной экономической зоне Бессарабии на ряде железнодорожных станций в конце века отгружали многие тысячи голов для доставки в потребляющие центры губерний и за ее пределы. Так, со станций Бельцы, Дрокия, Дондошаны, Ларга, Пырлица и Литканы было отправлено в 1895 г. - 9300, в 1896 - 12 100, в 1897 - 16 670, в 1898 - 26 700 и в 1899 г. - 27 800 свиней. В г. Кишинев железными дорогами в названном пятилетии доставлялось от 1,6 до 4,3 тыс. голов в год <sup>71</sup>.

На внешний рынок поступали только живые свиньи, а главными потребителями их были Австрия и Германия. Однако австрийский рынок был неустойчивым ввиду строгого карантинного контроля и надзора из-за частых эпизоотий в Бессарабии. А ввоз в Германию получил

развитие лишь в 1896 г. и только через Сосновицы. Конкретные данные следующие: в 1897 г. вывезено 5949, в 1898 г. - 6231 и в 1899 г. - 8676 голов<sup>72</sup>. Чтобы определить удельный вес экспорта из Бессарабии, воспользуемся сведениями за 1897-1902 гг. Тогда из Бессарабии было отпущено в Германию 44 910 голов, что составляло 9% от всего поголовья, вывезенного через Сосновицы. Соответственно доля других вывозящих губерний равнялась: по Подольской - 12%, Волынской - 7,8, Воронежской - 6,1, Курской - 5,4, Орловской - 6,2%<sup>73</sup>. Следовательно, среди них Бессарабии принадлежало второе место.

А в общероссийском экспорте свиней в Германию Бессарабия занимала очень скромное место: в 90-х гг. экспортировалось из страны от 54 до 81 тыс., из Бессарабии - 6-9 тыс. голов в год, или девятая часть<sup>74</sup>. Незначительный вывоз в Германию связан с ее внешнеторговой политикой. В интересах своих ингерских и гроссбаузерских хозяйств правительство применяло принцип контингентирования, или количественного ограничения закупок животных (еженедельный ввоз только 1360 голов вообще из России). Это импортное ограничение твердо фиксированным количеством голов выдерживалось длительный период и практически отрицательно сказывалось на рыночной конъюнктуре.

В Бессарабии в середине 90-х гг. убойный фонд составлял 114 тыс. голов, из которого только 6-9 тыс. вывозилось в Германию. Всего же на российские и зарубежные рынки поставлялось ежегодно свыше 70 тыс. голов (более 40 тыс. потреблялось в самой губернии)<sup>75</sup>. Они направлялись в Одессу, Варшаву, Балту и другие города страны и в Австрию. На базе широкого сбыта этого поголовья возникали коммерческие объединения. Например, с 80-х гг. фирма Новак, базировавшаяся в Подольской губернии, покупала только в Яссском и Сорокском уездах до 50. тыс. откормленных свиней, там же и другие торговцы приобретали до 25 тыс. штук; из этого количества до 45 тыс. вывозили в Австрию через Новоселицу и Исаковцы, а 30 тыс. - через Могилев на Одесско-Волочисский участок Юго-Западных железных дорог, по которому частью направляли в Австрию и в г. Варшаву<sup>76</sup>. Главным зарубежным покупателем была Австрия.

В конце века бессарабское торговое свиноводство столкнулось с румынским импортом. Когда венгерское правительство запретило ввоз в свою страну свиней из Румынии, ее торговцы начали экспортствовать животных в Пруссию и в Одессу на бойни. В 1898-1899 гг. из Румынии в Одессу ввезено 6700 свиней. Это привело к постепенному вытеснению бессарабских скотопромышленников с одесского рынка. После их настойчивых протестов границу для импорта закрыли<sup>77</sup>.

## 2. Рынок продукции овцеводства

Объем производства и сбыта шерсти в области достигал сотен тысяч пудов. Так, в 20-х гг. только из Буджака ежегодно вывозилось за границу до 113 тыс. пудов.<sup>78</sup> Особенno много ее шло в Одес-  
су. В 30-х гг. туда поступало до 40 тыс. пудов (мериносовой и ци-  
гайской).<sup>79</sup> Спрос предъявлялся главным образом на цигайскую шерсть, которая шла большей частью на английские рынки. В 1840 г. из Одес-  
сы вывозили от 16 до 43 тыс. пудов цигайской мытой шерсти.<sup>80</sup> В середине 80-х гг. одесские экспортёры закупали в Бессарабии до 80 тыс. пудов цигайской и метисной шерсти<sup>81</sup>, а всего к тому време-  
ни в Бессарабии продавалось до 170 тыс. пудов этих видов шерсти,<sup>82</sup>  
т.е. до половины отправлялось на одесский рынок. В Австрии из  
бессарабской шерсти изготавливалось солдатское сукно. Некоторая  
часть шерсти направлялась в Лейпциг, Силезию, венгерские города.

Производство цигайской шерсти в крае оставалось значитель-  
ным и в конце века. Так, в 1892 г. из 135 тыс. пудов общего коли-  
чества шерсти весенней стрижки цигайская составляла 55 тыс. пудов,  
или 33,3%, простая – 35 тыс. пудов, или 25,75%, остальные 45 тыс.  
снимали с метисов разных степеней.<sup>83</sup>

Цигайская шерсть бесперебойно закупалась также для камволь-  
ных фабрик Москвы, Лодзи и других центров суконной промышленнос-  
ти.<sup>84</sup> Цены на нее в 40-60-х гг. поднялись более, чем в два раза  
(табл.27).

Т а б л и ц а 27

Местные цены на немытую шерсть в Бессарабии за  
40 – 60-е гг. (за I пуд руб.серебром)\*

Годы	Мериносовая	Цигайская	Простая
1840	5,5	3	1,75
1842	4,2	-	-
1843	5,4	3	0,68
1846	5,8	3	0,8
1849	5	3,6	0,9
1850	5	-	-
1852	6	4	1,5
1855	7,5	3,5	1,7
1857	8,87	5	2,75
1858	7,5	4,25	1,85
1859	7,55	4,5	2,4
1862	6,2	5,5	2,1
1865	7,45	6,75	3,3
1869	5,6	6,8	3

\* По сведениям владельцев ферм и отчетов уездных поли-  
цейских учреждений.

На рынок поступала разнокачественная шерсть в зависимости от степени чистоты – немытая, перегон и мытая.

Из-за недостатка проточных вод в ряде районов Бессарабии, особенно в степных уездах, шерсть большей частью продавали грязной или перегонной, т.е. мытой на овцах.

Одесские торговые дома закупали в Бессарабии преимущественно немытую шерсть<sup>85</sup>. Лишь незначительную ее долю обрабатывали на специальных шерстомойнях (к середине века – 10). Выход чистой шерсти составлял 35%.

Часть бессарабской шерсти подвергалась горячему мытью в Кишиневе и на двух днестровских шерстомойнях. Кишиневские шерстомойни действовали длительный период. На Днестре за пределами Бессарабии находились моечные предприятия в окрестностях г. Тирасполя (Суклейская) иностранца Г. Графа. В 40 – 60-х гг. здесь промывалось в год 9 тыс. пудов шерсти испанской и 11 тыс. пудов цигайской. Сюда направлялась шерсть, закупаемая в Бессарабии одесскими купцами<sup>86</sup>. Второй центр днестровского шерстомойного производства находился близ Маяков. Здесь долгое время действовала крупная шерстомойня одесского купца Радли. Основанная в 1837 г. как небольшая мастерская, она к 60-м гг. превратилась в самое обширное моечное предприятие в Поднестровье. В 40 – 60-х гг. здесь промывалось 60–70 тыс. пудов шерсти в осенне-летний сезон<sup>87</sup>. С двух кишиневских шерстомоен в середине 60-х гг. поступало на рынок от 100 до 120 тыс. пуд.<sup>88</sup> Менее значительные шерстомойни некоторое время функционировали в Аккермане и Измаиле.<sup>89</sup>

По доходам от шерстомойных и сортировальных предприятий Бессарабия находилась в числе первых четырех губерний (вместе с Херсонской, Харьковской и Воронежской)<sup>90</sup>.

Тонкорунное овцеводство приобрело хозяйственное значение в некоторых помещичьих имениях Бессарабии, главным образом с 20-х гг. Но в 20-х гг. производство этой шерсти занимало очень скромное место. По данным отчета губернатора за 1828 г., от продажи всех видов шерсти внутри губернии и за ее пределами было выручено 347 428 руб. ассигнациями, из которых на мериносовую шерсть приходилось 10 580 руб., или 3%<sup>91</sup>. Рост суконного производства в России, значительный спрос на мериносовую шерсть за границей, поощрительная политика правительства вызвали оживление тонкорунного овцеводства, а приспособление сбыта мериносовой шерсти к новым условиям рынка продолжалось до начала 40-х гг. Внешний рынок содействовал ускорению развития тонкорунного овцеводства примерно в течение двух десятилетий. Сбор шерсти в отдельные годы достигал 20–25 тыс. пудов (табл. 28).

Таблица 28

Количество тонкорунной шерсти, полученной в  
Бессарабской области в 40 - 50-х гг. (в пуд.)\*

Годы	Уезды							Всего по области
	Хотин-ский	Сорок-ский	Оргеев-ский	Киши-невс-кий	Бендер-ский	Аккер-манс-кий	Кагуль-ский	
1841	122	347		535	842	5464		7300
1842	176	239		550	5423	5106		11493
1843	382				6842	7851		15071
1845	100	524		346	5145	7984	750	14848
1847	744	641		750	8269	10533	3703	24639
1848	810	921		400	6906	10663	740	20440
1851	568	1155		220	8409	10175	1660	22939
1852	548	625	1690	500	5777	10356	2476	21972
1853	464	2091	933	600	5317	8935	2766	21106
1854	301	1113	470	500	5148	9555	2635	20022
1858					6100	10664		16764

\* В таблице суммированы сведения по всем фермам. - ЦГИА СССР, ф. 398, оп. 5, д. 901, л. 97, 218; ЦГА МССР, ф. 2, оп. 1, д. 4274, 4687, 5069, 5226, 5685, 6022, 6235, 6868, 7134. В Яссском уезде владельцы не держали тонкорунных овец.

Как видно из таблицы, главной зоной мериносowego овцеводства являлся юг области, богатый целинными выпасами. Наращивание объема производства шерсти продолжалось до начала 50-х гг., затем последовало его сокращение. Эта подотрасль овцеводства была присуща крупным землевладельческим экономиям.

Мериносное овцеводство в экономиях помещиков и купцов являлось специализированным производством капиталистического характера. Достигнув апогея в 40-50-х гг., поголовье начало сокращаться из-за понижения цен на шерсть, нерентабельности тонкорунных овец (требовалось 1,7 дес. пастбища для содержания одного мерина). Более выгодными становились другие отрасли животноводства и зерновое производство.<sup>92</sup>

В 60-х гг. тонкорунным овцеводством продолжали заниматься в Аккерманском, Сорокском и Кишиневском уездах, но в двух последних в незначительной степени. Например, в 1861-1863 гг. получено 11,6-13,5 тыс. пудов тонкорунной шерсти, из которой на Аккерманский уезд приходилось 11 тыс. пуд.<sup>93</sup>

К концу 60-х гг. мериносовое овцеводство в Бессарабии почти полностью растворилось в цигайском овцеводстве<sup>94</sup>, поэтому встречающиеся в источниках и исследованиях данные о поголовье тонкорунных овец и количестве получаемой шерсти в последующие десятилетия явно преувеличены<sup>95</sup>.

В крестьянских хозяйствах центральной и северной зон края на протяжении всего исследуемого периода не держали мериносов и лишь на юге области у колонистов и государственных крестьян было малочисленное поголовье<sup>96</sup>.

В сбыте шерсти сложилось несколько ступеней купли-продажи. Простая и цигайская шерсть обращались на рынках через систему торговых сделок. Крестьяне имели дело с низшим звеном торговой иерархии – мелкими скупщиками, лавочниками, кулаками-односельчанами. При этом в течение всего исследуемого периода существовала убыточная для крестьян практика запродажи шерсти вперед, на овцах, поскольку цены определялись формально по обоюдному согласию, а в действительности к выгодае скупщиков. В своих операциях скупщики использовали посредников – агентов на местах, называемых киржляками. Это кулаки, раздававшие заранее определенный аванс под шерсть. Они засыпали односельчан путем уловок и за совершенные сделки получали от торговцев комиссионные по 20-30 коп. с пуда. Скупщики и киржляки часто проводили координированные операции по стягиванию в свои руки также шерсти, поступавшей на базары, приобретая ее мелкими партиями на вес или порции для перепродажи в третьи руки – оптовым торговцам, мойщикам и фабрикантам.

Активные операции по приобретению бессарабской шерсти проводили крупные одесские торговые фирмы Мааса, Эфруssi, Родоконаки, Фишеровича и другие, а также коммерсанты с московских, австрийских и силезских суконных и ковровых фабрик, покупавшие ее у торговцев низших звеньев. Одесские фирмы перепродавали мытую шерсть более требовательным зарубежным потребителям. В Бессарабию наезжали также агенты Харьковской акционерной К° по торговле шерстью, а в Харьков на Троицкую шерстяную ярмарку (привоз – 140-200 тыс. пуд.) в середине века направлялось с товарами до 100 торговцев из Кишинева, Измаила и Тирасполя.

Из северных и отчасти центральных уездов в 20-х гг. вывозилось за Днестр 28-48 тыс. пуд., а к концу 80-х гг. товарные излишки там исчислялись в 80 тыс. пуд. Торговцы вывозили шерсть на украинские ярмарки, где ее частично закупали московские купцы для камвольных и ковровых фабрик. Шерсть вывозилась из Бессарабии и для некоторых суконных фабрик Волынской губернии. В Подолии ее употребляли в сукнодельном и ковровом производстве<sup>97</sup>.

Тонкорунную шерсть помещики сбывали на месте оптом крупным торговцам из Одессы, за исключением Эдлингов (м. Манзырь в Бендерском уезде), которые ее продавали комиссионерам в Лейпциг и Ливерпуль<sup>98</sup>, и Ш. Юнга (с. Шандарены в Хотинском уезде) - сбывал рунную шерсть австрийским купцам<sup>99</sup>.

Таким образом, сбыт шерсти находился под воздействием аналогичного рыночного механизма. Как и при реализации зерна, он наталкивался на те же методы, операции и препятствия, будь то на юге края, в Бельцкой степи или другом месте; те же позиции и приемы были характерны и для контингента скотоводов шерсти и прочих торговых посредников в длинной цепи торгового процесса.

Из вывозимой за границу бессарабской шерсти 25% поступало на австрийский и 75% на западноевропейские рынки (через Одесский порт). Как констатировал один из исследователей внешней торговли России за 50-е гг. XIX в., "из русских цен одесские всегда наиболее соответствуют иностранным ценам, так что владельцы стад находят более выгодным продавать шерсть в Одессе, чем на внутренних рынках"<sup>100</sup>. Поэтому роль Одессы в регулировании цен на шерсть несомненна. Движение цен на шерсть в Одессе отражено в табл. 29.

Т а б л и ц а 29

Цены на шерсть в Одессе за 40 - 80-е гг.  
(за пуд мытой шерсти руб. серебром)\*

Годы, периоды	Мериносовая	Цигайская	Простая
1840	10,4		
1843	15,5	7	4
1844	16,5	8	4
1845	22,7	11,4	6
1850	16,5	8,5	4,5
1852	18	8,5	5
1853	20,35		5,5
1854	19,46		5
1855	18,21		4,6
Конец 60-х гг.	15,71		
Первая половина 70-х гг.	16,68		
Вторая половина 70-х гг.	16,2		
Первая половина 80-х гг.	16,4		
1890	18		

\* В таблице обобщены сведения торговых ведомств г. Одессы за соответствующие периоды.

В 60-х гг. изменилась конъюнктура на мировом шерстяном рынке, обнаружился кризис тонкорунного овцеводства. Эта подотрасль овцеводства становилась убыточной из-за сильной конкуренции на западноевропейских рынках дешевой австралийской и аргентинской шерсти. К концу этого десятилетия она доминировала на английском рынке, вытеснив оттуда Россию, которая поставляла теперь едва ли десятую часть от общего количества ввозимой шерсти, а Австралия - 65%. Спрос на российскую шерсть снижался и абсолютно и относительно. Более того, из-за рубежа стали ввозить мериносовую шерсть в Россию (в конце 60-х гг. до 162 тыс. пуд.)<sup>101</sup>.

В 1869 г. в Одессе была учреждена специальная комиссия содействия тонкорунному овцеводству из помещиков, надеявшихся победить кризис, а в 1870 г. в Харькове состоялся съезд овцеводов, где велись долгие переговоры о поисках выхода из кризиса. И хотя собравшимся были видны только поверхностные причины начавшегося упадка этой подотрасли, в итоге обсуждений выяснилось, что необходимы кардинальные меры по стабилизации тонкорунного овцеводства. Известный бессарабский помещик Е.Гагарин-Стурдза, входивший в созданную комиссию, на примере своей овцефермы показал, что чистый доход от мериносов в имении Манзырь в конце 60-х гг. составил лишь 30 коп. серебром с головы. А ведь его хозяйство вело по тем временам на высоком уровне.

Владельцы ферм, предвидя дальнейший спад цен, настойчиво ходатайствовали перед правительством об ограждении шерстяного рынка от давления извне путем значительного повышения ввозных пошлин. Но в течение 12 лет оно сдержанно относилось к тревожным сигналам и не решалось пойти на тарифное обострение. Ввозной тариф составлял всего 20 коп. серебром с 1 пуда. Объясняется это тем, что ряд суконных фабрик (главным образом в Польше) не мог функционировать без иностранной шерсти. Наконец, в 1882 г. ходатайства землевладельцев вынудили царское правительство поднять пошлины до 1 руб., а в 1889 г. - до 2 руб. серебром, чем обеспечивалась юридическая и фактическая гарантия от конкуренции на российском рынке. Но было уже поздно. В частности, в Бессарабии мериносовое овцеводство практически было сведено на нет<sup>102</sup>. Более доходными оказались простые, цигайские и смущковые овцы. Большинство обширных овцеводческих хозяйств перешло на содержание прибыльных смешанных стад, ориентируясь на всероссийский рынок, сбывая за пределы губернии десятки тысяч пудов простой шерсти. Только по железной дороге (станций Кишинев, Лейпцигская, Траянов Вал, Бельцы и др.) отгружалось и вывозилось от 70 до 90 тыс. пуд. По-прежнему крупным поставщиком шерсти являлся юг края: в Аккерманском уезде в конце

века продавалось от 65,5 до 72,2 тыс. пуд., в Бельцах - 50 тыс. пуд. <sup>103</sup>

Для бессарабского животноводства, как и для земледелия, были характерны периодические "взлеты" и угасание отдельных отраслей и подотраслей, связанные с изменениями рыночного спроса. В периоды взлетов росла культура животноводческих хозяйств, их интенсивность и продуктивность.

В 80-х гг. производственная практика и условия реализации - повышенный спрос на высококачественные смушки - содействовали переориентировке части владельцев овцеферм на каракульское овцеводство (содержали чистокровных каракулей и их метисов с чушками и цигалями).

Рынок сбыта смушек был широкий. Они пользовались спросом на территории самой Бессарабии, на украинских чрмарках и за границей. Смушки простых овец и раньше вывозились десятками тысяч в Бердичев, Киев, Балту и другие города Украины (в 20-х гг. - 30-35 тыс. штук) <sup>104</sup>. О большой доходности смушкового овцеводства от местных пород свидетельствуют следующие данные по специализированным имениям Чернолевка и Васкоуды помещика К.Ф.Казимира (в Сорокском и Хотинском уездах). Ягнята продавались по 2-2,4 руб., а маток затем доили - сбор брынзы за сезон в среднем составлял 30 фунтов, стоявших около 4-5 руб. за пуд <sup>105</sup>.

Ягненок каракульский стоил 10-15 руб., его невыделанная смушка - 5-8 руб., а с метисов - 4 руб. серебром. Каракульская овца давала доходы (смушки, брынза, шерсть) и началу ХХ в. от 7 до 18 руб. серебром, чего нельзя было получить от овец других пород. Это обстоятельство привлекло к каракулеводству и кулаков <sup>106</sup>.

Молочное овцеводство давало ряд ценных продуктов первичной обработки (брынза, качкавал, овчина и др.), обращавшихся на рынке в качестве товаров. Брынза и качкавал потреблялись в значительных количествах сельскими и городскими жителями и большими партиями шли на продажу. Их производили в крае повсеместно в пастбищный период, когда имелись молочные избытки, и стремились реализовать в переработанном виде. Наиболее ценным был овечий сыр в кругах - качкавал. С середины века наряду с изготовлением его в домашних условиях появлялись сыроварни, называемые "качкавальными заводами". Как отмечалось в документах, большими мастерами в этом производстве являлись "задунайские переселенцы". Кроме Болграда и Комрата сыроварни открывались предпринимателями в казенных селах. В частности, по сведениям Бессарабской палаты государственных имуществ, в Чигмилли, Татарбунарах и Селемете в 60-х гг. действовали 3 таких "завода", изготавлившие в сезон более 1 тыс. пуд. качка-

вала. В с.Бужоры Кишиневского уезда тогда также функционировал подобный " завод", сбывавший продукцию в Кишинев и Одессу<sup>107</sup>. В Бессарабской губернии во второй половине XIX в. лучшие сыроварни находились в Комрате Бендерского и Карпиненах Кишиневского уездов. В этих уездах действовали 5 качкальных " заводов", на которых вырабатывалось до 4-5 тыс. пуд. этого продукта. На некоторых из них использовалась своеобразная производственная коопeração: крестьяне продавали на предприятия свежий овечий творог по 2 руб. серебром за пуд, а завод из этого полуфабриката изготавливал качкавал<sup>108</sup>. В начале 90-х гг. в губернии насчитывалось 14 сыроварен. Но это производство еще не достигло уровня фабричной технологии<sup>109</sup>.

Брынзу и качкавал в большом количестве реализовали на внутреннем рынке. Например, в 80-х гг. в Хотин и Бельцы привозили ежегодно 64,5 тыс. пуд. этих продуктов. Но они пользовались спросом в различных торговых пунктах страны и за рубежом - в Турции, Румынии, Италии и Греции<sup>110</sup>, куда вывозились через Одессу, Измаил и Рени. В Одессу поступал качкавал только из Бессарабии и стоил там 6 руб. серебром за пуд, при экспортѣ в Константинополь в конце 80 - начале 90-х гг. за пуд брали до 7,3 руб., а в Румынию - от 8,2 до 12,8 руб. серебром<sup>111</sup>.

Одним из центров торговли качкавалом являлся Болград: по данным бессарабских таможен, оттуда его поставляли в Измаил более 1 тыс. пуд. в год. А Измаил и Рени были главными базами по сбыту качкавала за границу: в первые годы после присоединения края к России вывозили по 3,5 тыс., в 30-е гг. - 3-7 тыс., в 40-е гг. - 4-8,7 тыс., к 1856 г. - 11-13,7 тыс. и в 80-х гг. - до 18 тыс. пуд. Отдельные торговцы сбывали крупные партии качкавала: в 1892 г. И.Х.Марис отправил из Готешт и Фламынды 2 тыс. пуд.<sup>112</sup> В большом количестве реализовалась брынза на внутриобластном рынке. Например, в конце XIX в. в пределах Аккерманского уезда ее продавали от 22,6 до 28,6 тыс. пуд. Вывозили ее также в соседние губернии и на внешний рынок - главным образом в Балканские страны. В конце 70 - 80-х гг. в среднем ежегодно брынза экспорттировалась в Турцию, Румынию и Грецию по 24 тыс. пуд. по цене 3 руб. серебром<sup>113</sup>.

В лучших помещичьих овцеводческих хозяйствах высшие сорта брынзы продавались тогда по цене от 2 до 4 руб. за пуд<sup>114</sup>, т.е. на уровне экспортных цен. Это значит, что за границу поставлялась брынза по пониженным ценам, видимо, из-за отсутствия достаточного внутреннего рынка.

На качка瓦альных "заводах" как побочный продукт вырабатывали топленое овчье масло, продаваемое на месте по 4-5 руб. серебром за пуд<sup>115</sup>. Кстати сказать, главным поставщиком молочно-жировых продуктов в крае являлось овцеводство. Объясняется это сложившейся специализацией отдельных звеньев животноводства, в частности, выращивание скота преследовало две цели: для пополнения тягловой силы и производство мяса. Молочное стадо оставалось незначительным до конца XIX в. По среднему удою молока на одного жителя (5 ведер в год) Бессарабия в 1898 г. занимала 26-е место среди губерний, а по доходу от коровьего молока на душу населения - 32-33-е места, хотя по количеству коров на 100 жителей она немного уступала среднему по России (8 против 10)<sup>116</sup>.

Конечно, это не означало, что в Бессарабии не было молочно-товарных ферм с высокопродуктивным однородным по породности поголовьем. По данным специалистов молочного дела, в Бессарабии в конце 70-х гг. молочное стадо насчитывало 37 тыс. дойных коров, которые в год давали 740 тыс. ведер молока<sup>117</sup>.

На сбыт производились главным образом масло и сыр, которые значительно проще и дешевле было транспортировать (чем цельное молоко) для продажи более отдаленным потребителям. По официальным данным, в конце 70-х гг. в Бессарабии варили около 1700 пуд. сыра из коровьего молока<sup>118</sup>. На юге края изготовлением масла и сыра занимались в немецких колониях и Шабо, в имениях Чумай и Томешты измайльских купцов-землевладельцев Захарияди; в 90-х гг. молочное хозяйство последних приносило в год 30-40 тыс. руб. серебром валового дохода. В Кишиневе, Одессе и Болграде Захарияди держали оптовые склады молочных продуктов, часть которых вывозили в Грецию и Египет.

Товарное масло из крестьянских хозяйств реализовали на месте. Так, в конце 90-х гг. в Аккерманском уезде продавали от 13 до 54 тыс. пуд.<sup>119</sup> Из помещичьих хозяйств центральной зоны в качестве примера можно указать с. Лалово Оргеевского уезда (владелец В.Ф.Фези), где в 90-х гг. было хорошо поставлено производство сливочного масла для реализации в Кишиневе<sup>120</sup>. Частично этим занимались владельцы ряда многоотраслевых экономий и промышленных предприятий (для снабжения рабочих и продажи на сторону). Из северных уездов по нескольку сотен пудов сбывалось за границу<sup>121</sup>.

Как видно из приведенных материалов, на рынок поступало мало животного масла (в отличие от растительного).

### 3. Сбыт продукции других отраслей животноводства

К числу высокопродуктивных отраслей животноводства, базировавшихся преимущественно на концентрированных кормах, относилось птицеводство, которое на рынок поставляло битую и живую птицу, яйца, пух и перья. Оно развивалось по двум направлениям - яйценоскому и мясному, продукция которых реализовалась на рынке через внутреннюю и внешнеторговую сети.

По дреформенному периоду нельзя рассчитывать на большую точность статистических данных. В официальной отчетности такие сведения не предусматривались. К тому же развитие основных отраслей животноводства заслоняло птицеводство. Более или менее регулярные данные встречаются лишь в конце XIX - начале XX в.

Даже среди колонистов, разряда крестьян, более других связанных с рынком, птицеводство в дреформенное время являлось потребительским, хотя и довольно обширным: в 30 - 40-х гг. у "задунайских переселенцев" и немецких колонистов на двор приходилось от 16 до 50 штук различной птицы<sup>122</sup>.

В конце века, когда торговля яйцами и птицей в стране приобрела большие размеры, в Бессарабии развилось птицеводство предпринимательского типа. О количестве специализированных хозяйств по губернии можно судить отчасти по числу членов Бессарабского отдела Российского общества сельскохозяйственного птицеводства, открытого в Кишиневе в 1889 г. Тогда их насчитывалось 135, а к 1900 г. - 200. Цель отдела была коммерческой: "урегулировать и правильно поставить экспорт бессарабских птицеводных продуктов за границу". В его состав входили владельцы птицеферм из всех уездов губернии<sup>123</sup>.

Мы располагаем отдельными сведениями об объеме внутригубернской реализации продукции птицеводства. Главные пункты концентрации этого товара - Кишинев и Бендера. С железнодорожных станций этих городов было отправлено: в 1895 г. - 61 тыс., в 1896 - 22 тыс., в 1898 г. - 83 тыс. и в 1899 г. - 81 тыс. пуд. яиц<sup>124</sup>.

О вывозе этого же товара из губернии за границу свидетельствуют следующие данные: только через Новоселиду пропускалось в конце века в среднем по 47 млн. штук ежегодно<sup>125</sup>. В начале XX в. из Бессарабии вывозилось в Австрию 100-200 млн. яиц и до 1,5 млн. кур, 200 тыс. гусей и 20 тыс. индеек<sup>126</sup>. В южном направлении птицу вывозили из главного сборного пункта этого региона - Чадыр-Лунги, откуда партиями отправляли по железной дороге от 2 до 10 тыс. пуд. в год<sup>127</sup>. В общей сложности в 90-е гг. из Бессарабии вывозили продуктов птицеводства на сумму свыше 2 млн. руб.<sup>128</sup>.

Из российских рынков наиболее крупным являлась, как и по другим сельскохозяйственным товарам, Одесса. В конце XIX – начале XX в. там накапливались большие массы живой птицы из Нижнего Подунавья: на судах Черноморско-Дунайского пароходства в осенние месяцы 2-3 раза в неделю доставлялось по 2 тыс. гусей и большое число кур из других районов Бессарабии. С 80-х гг. Одесса вывозила этот живой товар во Францию, Испанию, Англию, Турцию, Болгарию. Живая птица в Бессарабии стоила: пара гусей – 1,2, индюков – 1,8, уток – 0,65, кур – 0,5 руб. серебром<sup>129</sup>. Вывозились в Одессу и куриные яйца, ценившиеся с конца 80-х гг. по 2,5 руб. за 100 штук, тогда как в Бессарабии их скупали по 1,2 руб. серебром<sup>130</sup>.

На внутренний и внешний рынки поступала продукция пчеловодства. Эта специальная отрасль хозяйственной деятельности давала два вида товарной продукции – мед и воск. И хотя из-за примитивности содержания пчелосемей продуктивность их была невысокой, в течение всего исследуемого периода пчеловодство являлось товарной отраслью. При отсутствии сахарной промышленности и вследствие широкого использования воска на изготовление свечей (для освещения и религиозных обрядов) спрос на мед и воск до последней четверти XIX в. оставался постоянным и значительным. Кормовая база и благоприятный климат в Бессарабии содействовали развитию пчеловодства.

К середине 20-х гг. XIX в. в Бессарабии насчитывалось около 50 тыс. пчелосемей, продавалось меда и воска в среднем на 33,5 тыс. руб. серебром, в том числе вывозилось за Днестр 7-10 тыс. пуд.<sup>131</sup> Цена 1 пуда меда составляла тогда 2,77 руб., а воска – 11,7 руб. серебром. Через десять лет мед стоил 2 руб., а воск – 8 руб. серебром<sup>132</sup>.

В конце 30-х гг. в Бессарабии количество пчелосемей достигло 130 тыс. (в 3-х южных, Сорокском и Оргеевском уездах преимущественно). Мед сбывался главным образом на месте и в г. Бердичеве по 2-2,74 руб. серебром за пуд в количестве от 3 до 10 тыс. пуд.<sup>133</sup>

После распашки целинных земель и в результате сокращения площади лесов цены на мед и воск к концу 40-х гг. увеличились соответственно до 3-4 руб. и 12-14 руб. серебром за пуд. Особенno сократилось пчеловодство в Буджаке (с 14 760 семей в 1326 г. до 2034 в 1847 г.)<sup>134</sup>.

В преформенный период в пчеловодстве наблюдались процессы некоторой рационализации (распространение рамочных ульев вместо колод, внедрение более рационального инвентаря, отход от роебойной системы медосбора); с расширением садоводства, огородничест-

ва, производства технических культур увеличивалась кормовая база пчеловодства. По сравнению с дореформенными десятилетиями количество пчелосемей сократилось, но сбор меда и воска в расчете на один улей возрос. Общие сведения о пчеловодстве этого периода содержатся в табл. 30.

Таблица 30  
Пчеловодство в Бессарабии в конце 70 - 90-х гг. XIX в.\*

Годы	Количество ульев	Собрано пудов		Продажная цена I пуд. (руб. се-ребром)			
		меда	воска	меда		воска	
				высшая	низшая	высшая	низшая
1877	62 502	8 008	1935	8	2	33	12
1878	81 600	16 932	3037	8	2	34	10
1880	90 000	14 000	4000	8	3,5	44	16
1888	100 868	14 233	3823	12	2,5	40	6
1890	81 480	12 396	4617	20	2	40	12
1895	75 669	8 882	2850	18	2	29	12
1897	67 925	7 530	2507	18	4	30	14
1899	61 542	6 797	2061	16	3	30	12

\* Дьяков А.И. Современное положение пчеловодства в Бессарабии и меры к его улучшению. - Бессарабское сельское хозяйство, 1912, № 18, с. 556.

Следовательно, в рассматриваемой отрасли наблюдался подъем до конца 80-х гг., а затем последовало неуклонное сокращение, цены же на мед и воск оставались более высокими, чем в 70-х гг. Это было обусловлено усиленной распашкой земель, вытеснением меда сахаром, медовых напитков - вином и спиртом, воска - стеарином и керосином<sup>135</sup>. По 2-3 тыс. пуд. воска перерабатывалось тогда на воскобойных "заводах" для обслуживания потребностей церквей. В отдельные годы воскобойные предприятия перерабатывали значительно больше воска, чем его добывали в Бессарабии. Например, в 1879 г. через мастерские прошло 5610 пуд, а собрано менее 4 тыс. пуд. Это объясняется тем, что в Бессарабию привозили воск из сопредельных губерний - в первую очередь из Подольской; спрос на рынке превышал возможности производства в крае<sup>136</sup>. В то же время до конца века из Хотинского уезда воск сбывался в Подолию на фабрики церковных свечей<sup>137</sup>.

На протяжении всего исследуемого периода мед и воск являлись отчасти экспортными товарами. Через дунайские порты вывоз во-

ска в 40 – 50-х гг. колебался от 1340 до 8850 пуд. через Новоселицу и Скуляны, в 20-е гг. – от нескольких сотен до 3 тыс., в 30-е гг. – до 12,5 тыс., в 40-е гг. – до 1840, в 50-е гг. – до 5 тыс., в 60-е гг. – до 2 тыс. пуд. в год, а в 70-е гг. вывоз сошел на нет. Мед сбывали только через Новоселицу: в 20-е гг. от 300 до 7600, в 30-е гг. – 690, в 40-е гг. – до 1770, а в 50-е гг. даже до 14 тыс. пуд. (вместе с транзитными поступлениями), в последующие же десятилетия практически прекратился – сахар вытеснил этот товар с рынка<sup>138</sup>.

#### 4. Мясной рынок

В зависимости от преимущественной продуктивности отдельных отраслей животноводства в крае их можно подразделить на следующие главные направления: по крупному рогатому скоту – мясное и рабоче-мясное, по овцеводству – мясо-сальное, мясо-шерстное, шерстно-молочное, по свиноводству – сальное и мясо-сальное. В целом по этим отраслям преобладала мясо-сальная специализация. Этим определялась коммерческая значимость упитанности, предубойного нагула и откорма животных.

Бессарабия, как и ряд степных губерний юга страны, обладала выгодными возможностями продолжительного выпаса животных (примерно 200 дней в году). Скотопромышленники и торговцы широко пользовались этими возможностями на протяжении всего исследуемого периода.

Откорм на степных пастбищах Бессарабии получил распространение задолго до 1812 г. Ногайцы и татары не полностью утилизировали пастбищные ресурсы, и скотоводы из Трансильвании гоняли туда большие стада овец, платя незначительную сумму денег за свободно-выгонное содержание животных<sup>139</sup>. И после 1812 г. туда же пригоняли стада рогатого скота и овец как бессарабские чабаны, так и зарубежные (называемые моканами). Этот вид торгового животноводства экстенсивного характера продержался на юге края до начала 30-х гг.

Некоторые данные архивных источников (взыскание налога за выпасаемый скот) дают представление о масштабах отгонного животноводства. Весной 1812 г. в Буджак из Оргеевского уезда пригнали 23145 голов овец да скотовладельцы южных уездов откармливали 4,5 тыс. голов<sup>140</sup>.

С окончанием войны усилился пригон скота из-за границы. В 1815 г. на откорм в Буджак поступило из австрийских и турецких владений 230 700 овец, 24 900 голов рогатого скота и около 400 свиней<sup>141</sup>.

До 1819 г. там занимались откормом и сбытом скота до 100 семей мокан из Трансильвании; они покупали скот на местных ярмарках и базарах, выпасали до осени, а затем гнали в Австрию. Из-за постепенного заселения пустовавших земель многие из них выехали из Бессарабии<sup>142</sup>.

Отдельные скотопромышленники пригоняли и выводили за границу огромные стада. Например, австрийский купец Антон Шадбей в 1817-1819 гг. вывел из Бессарабии через Новоселицу 1767 голов волов и 1678 коров. Лука Пептул пригонял тогда на откорм 394 головы рогатого скота и 4 тыс. овец, Иоан Каспарович - 682, Лука Шадбей - 210, Стефан Антонович - 317, Доминик Каспарович - 590 голов крупного рогатого скота. На выпас скот пропускался беспошлино, а в обратном следовании со взысканием (начиная с 1813 г.) с вола I руб. 65 коп., коровы - 75 коп. и с овцы - II коп. В результате заселения Буджака, роста запашек на всей территории Бессарабии и увеличения поголовья скота у сельского населения возможности такого откорма настолько сузились, что пригон из-за границы практически прекратился<sup>143</sup>.

В степных уездах местными богачами развивался хуторской (кишловый) нагул скота. У отдельных скотовладельцев было многочисленное поголовье. Вот данные о некоторых крупных животноводческих хуторах в Буджаке середины 20-х гг.\*

Хутора	Рогатый скот	Овцы
Ивана Петки	100	1800
Григория Бурдяяна	-	свыше 1000
Андрея Ладу	131	973
Григория и Михалакия Плачинда	115	700
Стефана Лева	60	1200
Григория Коваленка	105	1200
Ивана Коцурги	149	1350
Думы Казанчика	129	1400
Ф.Царану	150	700
И.Чокана	51	530

\* ЦГАДА, ф.1261, оп.1, д.2495, л.1-3; А н ц у п о в И.А.Аграрные отношения на юге Бессарабии (1812-1870 гг.). Кишинев, 1978, с.81-82.

Менее значительные хутора насчитывались сотнями.

Применялись и другие виды выкорма на убой в самой Бессарабии и для сбыта за границу. С расширением винокуренной промышленности распространился салный откорм - беззыгальное содержание на хле-

бо-картофельной барде при заводах – в основном "выработанных" волов и выбракованных по малопродуктивности коров, которых крестьяне сбывали гуртовщикам; откармливался также скот самих заводовладельцев. В последние три десятилетия века на барде и жомовых отходах сахарного производства содержалось в среднем ежегодно 4200–4500 голов рогатого скота и от 1000 до 4600 свиней.<sup>144</sup> При менялись также зерновой откорм и кормление корнеплодами.

В пореформенные десятилетия широко распространился выкорм животных на выпасных угодьях с добавками концентрированных кормов в предубойный период (одновременно наращивали масштабы производства хлебных культур). Собирая небольшие партии скота по селам, особенно при низких ценах, скототорговцы формировали большие гурты, арендовали на период выпаса пастбища и, доводя скот до необходимой кондиции упитанности, продавали на бойни и салгани. Такой способ скототорговли не только окупал содержание, но и давал гуртовщикам прибыль 30–40%<sup>145</sup>.

Откармливали и овец (преимущественно это применялось на юге области), часть которых осенью отправляли на мясные рынки в Москву и другие большие города страны, а также за границу (Марсель и Константинополь)<sup>146</sup>. Кстати сказать, среди скотопромышленников было немало купцов и кулаков, которые владели на арендуемых пастбищах в откормочный сезон сотнями и тысячами овец<sup>147</sup>.

О крупных масштабах нагульного скотоводства можно судить по хозяйствам купцов М.П.Мутафогло в Аккерманском и Радионовых в Измаильском уездах. У первого из них было 12 тыс. дес. собственной и арендованной земли, на которой он в конце 80 – начале 90-х гг. выпасал в сезон 5400 голов рогатого скота и от продажи его получал 19–20 тыс. руб. серебром дохода в год. Братья Радионовы имели "промышленное" поголовье волов и коров 700 и овец 14 тыс. Несколько тысяч овец содержал купец П.С.Руссов в 70-х гг.<sup>148</sup>

Несмотря на то, что нагульное торговое скотоводство сокращалось по мере распашки пастбищ и лугов, оно существовало до конца века. Так, в 1889 г. в Бессарабии скотопромышленниками выкормлено 12 640 голов рогатого скота и 12 650 овец, в 1900 г. соответственно 22 500 и 33 600 голов<sup>149</sup>. Как отмечал губернский земский агроном В.Ломакин, пастбищный откорм скота, отправляемого в Варшаву и Одессу, сосредоточивался тогда в Аккерманском и Бендерском уездах, где сохранились большие массивы помещичьих земель, сдаваемых в аренду, а откорм бардой практиковался в центральных и северных уездах, где концентрировалась вся винокуренная промышленность губернии; скот необходимых товарных кондиций сбывался в Брест-Литовск, Варшаву, Одессу и Москву<sup>150</sup>.

Мясной внутренний рынок в крае постепенно расширялся. В конце 40-х - начале 50-х гг. только в городах (на 17 скотобойнях) забивали 145-150 тыс. голов крупного и мелкого скота<sup>151</sup>. В пореформенные десятилетия это число было значительно превышено. Так, в Бельцах в 80-х гг. продавалось 140 тыс. пуд. мясопродуктов.

За отдельные годы на бойнях зарегистрировано следующее тоголовье\*.

Годы	Забито крупного скота, голов	Забито мелкого скота, голов
1870	на продовольствие - 22 298	53 819
	на сало - 10 800	36 096
1875	на продовольствие - 28 678	110 455
	на сало - 6130	30 679
1880	на продовольствие - 167 629	156 611
	на сало 9920	32 496

\* Новороссийский календарь на 1872 год. Одесса, 1872, с. 165; Обзор Бессарабской губернии за 1880 год. Кишинев, 1881, табл. 8; Отчеты ветеринарного управления МВД за 1896 и 1899 гг.

В 1899 г. было забито на всех 46 бойнях губернии рогатого скота - 57 033, овец - 182 980 и свиней - 6590 голов. Наиболее крупные предприятия находились в Кишиневе, Бендерах, Болграде, Аккермане, Измаиле, Хотине, Атаках, Сороках, Оргееве, Теленештах и Кагуле.

На рынок поступало мясо не только с бойен. Крестьяне везли на продажу мясо домашнего забоя. Особенно много реализовалось телятины в осенний период на мелких базарах. Продажа скота и массовый его забой вызывались и вынужденными обстоятельствами: срочной уплатой долгов и налогов, неурожаями, угрозой падежей, острой нехваткой зимних кормов, бескорницей весной.

На рынок поступала разнообразная продукция убоя: мясо, сало, кожи, рога, щетина, копыта и пр. Частью этой продукции были товары первичной технической переработки.

В городах и mestечках насчитывалось большое число мясных лавок. В доходной торговле мясом участвовали коммерческие слои не только города, но и села. К примеру, генерал Н.П.Лишин в 90-х гг. держал в Секуриянах 17 и в Бричанах 27 мясных лавок<sup>152</sup>.

Мясной рынок почти не выходил за рамки внутриобластного потребления, лишь некоторое количество продуктов в виде ветчины и пастрами (соленой сухой говядины) поступало в соседние губернии и за границу (по несколько сотен пудов) уже с 20-х гг.<sup>153</sup> Конечно, сырьевой потенциал для развития мясоперерабатывающих предприя-

тий был огромный, но в исследуемый период только мизерная его доля реализовалась таким путем. В крае, в частности, не открыли ни одного колбасного завода. Крупные скотопромышленники исходили из рыночных интересов сбывали либо живой скот, либо сало. Далее первичной переработки мясных продуктов торговцы не шли из-за того, что в стране была не развита обрабатывающая промышленность. За рубеж вывозили сырье продукты или полуфабрикаты, где их перерабатывали и реализовывали с большими прибылями<sup>154</sup>. Как и в зерновом рынке, определенную роль в закупке мясных продуктов играли интендантства.

В Бессарабии в течение многих десятилетий разводили многочисленное поголовье овец. Отсутствие большого спроса на внешнем рынке на самих животных, нецелесообразность и невыгодность длительных перегонов по трактам, невозможность сохранения туш обусловили массовый осенний забой их на сало. В Бессарабии развился так называемый салганный промысел. Салганы – это предприятия, совмещавшие бойни овец и салотопни; при этом утилизировались только сало и шкуры. Сало скаплялось на мыловаренные и свечные заводы неочищенным или подвергалось вторичной топке и шло на продовольствие<sup>155</sup>.

Баранье, свиное и говяжье сало уже в 30-х гг. вывозилось в большом количестве за Днестр – от 43 до 72,5 тыс. пуд. и экспортировалось через дунайские порты, Одессу и Новоселицу. В частности, из Измаила сбывалось его в 30-х гг. по 5,5 тыс. пуд. в год; перед Крымской войной скапливались там экспортные запасы до 25 тыс. пуд.<sup>156</sup>. Одесский рынок предъявлял на этот товар постоянный спрос. Сведения об экспорте сала через бессарабские таможни содержатся в ряде приводимых нами таблиц.

Цены на мясо внутри губернии варьировали территориально, по годам и посезонно. Для примера воспользуемся официальными сведениями за 1828–1829 гг. и за более поздний период.

Так, 1 пуд говядины стоил (руб. ассигнациями)\*:

	осенью 1828 г.	зимой 1829 г.
на юге		
в городах	1,6 – 2,17	1,8 – 2,16
в уездах	2 – 2,8	2 – 2,97
в центре		
в городах	1,6	1,6
в уездах	1,95	1,07
на севере		
в городах	1,6 – 2	1,6 – 2
в уездах	1,55 – 1,6	1,6 – 1,9

\* ЦГВИА СССР, ф. I4058, оп. I/184-а, св. 72, д. 94, л. 73, 151.

Таблица 31

Колебание средних цен по уездам и губерниям на 1 пуд  
говядины с 1875 по 1887 г. (в руб. серебром)\*

Годы	Центральная зона		Северная зона			Южная зона			Сред- няя по гу- берния
	Киши- невс- кий уезд	Оргеев- ский уезд	Бельц- кий уезд	Сорок- ский уезд	Хотин- ский уезд	Бен- дер- ский уезд	Аккер- ман- ский уезд	Изма- иль- ский уезд	
1875	3,14	2,15	2,17	1,74	1,77	2,4	2,37		2,25
1876	3,03	1,55	1,90	1,65	1,52	2,03	2,62		2,04
1877	2,63	1,84	1,96	1,88	2,15	2,78	3,02		2,32
1878	3,18	2,77	2,37	2,28	2,52	2,64	2,91		2,66
1879	3,38	3,76	3,11	3,08	3,22	3,79	3,06		3,41
1880	3,76	3,48	3,31	2,92	3,4	3,52	3,13		3,36
1881	3,65	3,32	3,51	3,02	3,39	3,67	3,07		3,40
1882	3,38	3,87	3,7	2,95	2,8	3,23	2,93		3,26
1883	3,13	2,96	2,5	2,86	2,8	2,96	3,24	2,75	2,9
1884	2,9	2,58	3,29	2,66	2,57	2,68	2,9	2,57	2,77
1885	2,75	2,14	2,97	2,31	2,6	2,56	2,95	2,55	2,65
1886	2,38	2,26	2,73	2,24	2,13	2,61	2,42	2,74	2,49
1887	2,56	1,92	2,52	2,39	2,2	2,6	2,6	2,4	2,37

\* К а у ф м а н И.И. Цены на провиант и фураж по сведениям интендантского ведомства. - Временник Центрального статистического комитета МВД. Спб., № 889, № 4.

В табл. 31 приводятся закупочные цены земств за 13 лет по реформенного периода. Материалы ее позволяют заключить следующее: по сравнению с концом 20-х гг. цены выросли в несколько раз; с конца 70-х гг. отклонения уездных цен от среднегубернской становятся минимальными, за исключением Кишиневского уезда (объясняется более высокими ценами в губернском городе); с середины 80-х гг. при некотором понижении по сравнению с предыдущим десятилетием практически цены выравнялись на всей территории губернии, что свидетельствует о формировании здесь единого рынка на этот вид товара.

Выявленные нами цены (за пуд. руб. серебром) на говядину, свинину, баранину и сало за вторую половину века дают представление о их динамике по десятилетиям (табл. 32).

Судя по данным таблицы, за рассматриваемые десятилетия цены на эти мясные продукты выросли и к концу XIX в. заметно отличались.

Таблица 32

Динамика цен на мясо и сало в Бессарабии  
за 50 - 90-е гг. XIX в. (за I пуд в руб. серебром)<sup>\*</sup>

Периоды	Мясо			Сало		
	говядина	баранина	свинина	говяжье	баранье	свиное
Начало 50-х гг.		2,3				4-5
Конец 60-х гг.	2	1,7	1,3	3		5,8
Начало 70-х гг.	2,4-2,8					
Конец 80-х гг.	2,2	1,8	3,2	4,75	3,85	7
Начало 90-х гг.	2	1,8	2,79	4,58	3,96	6,24
Конец 90-х гг.	2,85	2,1	3,52	4,95	4,33	6,17

\* Сведения взяты из отчетов губернаторов, военных и полицейских ведомств.

лись от цен середины века и 60-х гг. А главное то, что с конца 80-х гг. обнаруживается их определенная стабильность. Объясняется это рядом факторов: выходом экономики края из кризиса, ростом отечественного внутреннего рынка, окончанием сооружения системы железных дорог, соединивших все зоны Бессарабии. Оформился единый мясо-салочный рынок в пределах всего края.

Бессарабские цены на мясо и сало находились в определенной взаимосвязи с ценами в Одессе. А насколько выгодно было сбывать продукты в этом городе, можно судить по следующим данным: в 60-х гг. в Бессарабии I пуд говяжьего сала стоил 3, в Одессе - 4,8 руб., говяжье мясо в конце 90-х гг. в Бессарабии - 2,85, в Одессе - 3-4,5 руб.<sup>157</sup>

##### 5. Обрабатывающая промышленность как рынок животноводческой продукции

Внутренний рынок животноводческой продукции включал в себя серию отраслей обрабатывающей промышленности: кожевенную, салотопенную, свечную, мыловаренную, скорняжную и др. Рынком являлись и относительно крупные предприятия и многочисленные ремесленные мастерские, получавшие продукцию животноводства в качестве сырья.

Рост числа и производственной мощности предприятий, переход к паровым двигателям и более совершенной технологии являлись характерными признаками укрепления позиций капиталистических отношений в промышленности. Расширялись и рыночные связи с сельским хозяйством. Особенно тесными становились эти контакты в пореформенный период, когда отчетлиwie проявились результаты техничес-

кого переоснащения промышленного производства и транспорта, обеспечившего более быструю и совершенную доставку сырья в места переработки.

Кожевенная промышленность сосредоточивалась главным образом в Кишиневе, Аккермане, Новоселице, Оргееве, Килии и Болграде. В главном производственном и торговом центре края - Кишиневе и его предместье Болканах, к середине века сформировался комплекс мелких предприятий по обработке кож - изготовление сапожного (простого и сафьянового), перчаточного, шорного, галантерейного материалов. В 50 - 60-х гг. в городе и предместьях числилось 150 таких мастерских.

Товары сбывались в пределах края и частично вывозились в соседние губернии. К примеру, выделанные в Кишиневе кожи сбывались в г. Могилеве-Подольском (в 80-х гг. по 10 тыс. пуд.). Десятки тысяч кож и овчин продавались за Днестр в Подолью ремесленникам (в середине 30-х гг. от 61 до 109 тыс. штук). В то же время в крае сбывалось значительное количество кожаных и скорняжных изделий из Подолии, что свидетельствовало о недостаточном развитии кожевенного промысла в Бессарабии<sup>158</sup>. Крупным торговым пунктом купли-продажи сырых кож и овчин являлись г. Бельцы, где, по данным за 80-е гг., в год реализовалось 125 тыс. пуд. этих товаров. Значительные кожевенные предприятия находились в Аккермане: в 80-х гг. действовали 2 завода с годичным производством продукции на 40-60 тыс. руб. серебром каждый.

В Новоселице для мастерских сырье кожи приобретались на местном рынке, дубильное сырье и рыбий жир - в Австрии, а готовые изделия продавали в городах Бессарабии<sup>159</sup>.

В Килии в 40 - 50-х гг. действовали 16 "кожевенных заведений", обрабатывавших воловьи и бараньи кожи; изготовленную продукцию сбывали в Подунавье<sup>160</sup>. Кожевенное производство в Хотинском уезде обеспечивало потребителей этого уезда, а также Бельцкого и Сорокского, частью шубы продавались на вывоз в Буковину и Галицию<sup>161</sup>.

Довольно широким рынком животноводческой продукции служили салотопенная (производство пищевого жира и сырья технического назначения), свечная и мыловаренная отрасли промышленности, развитие которых началось в дореформенные десятилетия, а одним из крупных центров являлся Аккерман, куда приводили многочисленное тоголовье на убой. В 1828 г. здесь действовали 2, к 1836 г. - 6 салотопенных " заводов". В 40-х гг. предприятия укрупнились, и 3 "завода" производили уже 15 тыс. пуд. сала, сбываемого на месте, а также в Одессу и Измаил; рогатый скот и овец скупали на ярмар-

как и базарах в самом городе и у скотоводов и кишларей в Булаке. Эти же заводы действовали в 50-х гг.

В 1836 г. открыли салотопенный " завод" в Измаиле (производство - 2 тыс. пуд. в сезон). С 20-х гг. действовали 2 крупных предприятия такого рода в Каушанах. Всего в области числилось в 50-х гг. 7 салотопен, а в 60-х гг. - 12-14 (в том числе в Кишиневе - 3, в Ганчештах, Комрате и Мовиленах по одному, в Хотинском уезде - 3, Аккермане - 3).

Продукция кишиневских заводов продавалась в пределах Бессарабии, а также в Одессе, Николаеве, Херсоне, и других городах Украины<sup>162</sup>; в середине 50-х гг. с двух заводов сало сбывалось преимущественно за границу.

В пореформенные десятилетия с сокращением "нагульного" скотоводства значительно снизилось салотопенное производство. Сравнительно значительными предприятиями были лишь 4 "завода" в Кишиневе и Аккермане, вытапливавшие по 2,4-3,5 тыс. пуд. сала<sup>163</sup>. Этот процесс наблюдался по всему "новороссийскому краю": в 40-х гг. действовало 110, а в конце 60-х гг. уже 74, а затем еще меньше салотопен. По-прежнему главным рынком был местный, но сбыт доходил и до крупных европейских городов. Так, в начале 80-х гг. часть сала из Бендерского уезда вывозилась в Лондон<sup>164</sup>.

Салотопенное производство было тесно связано со степным скотоводством. Поставляемый скот либо был достаточно упитанным, либо приобретался заблаговременно и содержался для откорма на арендуемых пастбищах до осени. Следует отметить, что параллельно с этим производством осуществлялась первичная обработка кож (пресаливание) для сбыта.

Рынком для продукции салотопенных предприятий служили другие отрасли промышленного производства - свечное, мыловаренное. До появления стеарина и керосинового освещения производство сальных свечей являлось жизненной необходимостью. Свечные и мыловаренные " заводы" обычно открывались поблизости от салотопен. Так, было в Кишиневе, Аккермане, Измаиле, Каушанах, Хотине, Чимишлии, Ниспоренах, Новоселице, Бричанах, Кагуле, Рени. В середине XIX в. в Бессарабии действовали 34 свечных и 14 мыловаренных мастерских. Продукция почти полностью реализовалась на местном рынке (цена 1 пуд. свечей от 5 до 7,5 руб. серебром)<sup>165</sup>.

Промышленное производство как рынок шерсти в пределах Бессарабии было крайне ограниченным. По сложившейся системе общественного разделения труда Бессарабия поставляла сырье на суконные фабрики страны и за рубеж через многочисленные местные и украинские торговые пункты. К середине столетия наметилось несколько неболь-

ших очагов кустарного производства сукна. В частности, в селениях "задунайских переселенцев" действовали 13 таких мастерских. Прядильно-ткацкие и валяльные предприятия (с числом рабочих 7-8 чел.) были открыты во второй половине столетия в Тарутино и Байрамче. В некоторых поместичьих экономиях функционировали ковродельные предприятия. Довольно широко было распространено ручное изготовление ковров в домашних условиях. Повсеместно распространялись валяльный промысел и производство домотканного полотна<sup>166</sup>. О переработке молока и воска уже говорилось выше.

Таким образом, предприятия по обработке продуктов животноводства являлись составным элементом внутреннего сельскохозяйственного рынка Бессарабии и в известной мере поставляли продукцию на всероссийский и мировой рынки (вывоз через Одессу, Новоселицу, дунайские порты и таможни на Пруте). Мелкие предприятия, основанные на примитивных формах организации производства, с отсталой технологией, производившие потребительские товары, заменили заводы с новейшим оборудованием, что расширяло рынок животноводческой продукции.

Продукция животноводства, подвергавшаяся первичной обработке или комплексу взаимосвязанных операций промышленного производства, сбывалась на внутреннем рынке через разветвленную сеть стационарных и временных торговых предприятий, а также на базарах, ярмарках и развозно-меновым путем. Постоянных предприятий в конце века было зарегистрировано около 330, в которых продавались мясо-молочные продукты, кожевенные и скорняжные изделия, шерсть, необработанный воск, свечи, сало и т. п.<sup>167</sup>

## 6. Экспорт скота и продукции животноводства первичной обработки

Как и в отраслях земледелия, экспортный спрос оказывал определенное влияние на животноводство, являясь важным стимулом его развития.

В числе главных зарубежных рынков сбыта бессарабских животноводческих товаров и по продолжительности связей и по объему реализации следует отметить Австрийскую империю, Западную Молдавию, а в пореформенный период - Румынию.

Связь с внешним рынком в 20-х гг. была первостепенной. К примеру, за 1822 г. из Бессарабии было вывезено рогатого скота 63 560 голов (в их числе за границу 60 390 и в другие губернии России - 3171), овец - 7808 (все за границу), 109 лошадей (в разные губернии страны). К концу 30-х гг. сбыт скота за границу превышал 50 тыс. голов<sup>168</sup>, а главным потребителем являлась Австрия.

В 20 - 30-е гг. установилась взаимосвязь между ярмарками в Бессарабии и австрийских владениях, откуда скот направлялся в крупные торговые центры империи - Ольмоц, Львов, Вену и др. Из Бессарабии ежегодно поступало от 40 тыс. до 59 тыс. голов рогатого скота и 6-9 тыс. овец на сумму свыше 3 млн. руб. ассигнациями. В 40-х гг. вывозилось скота на 1-3 млн. руб. серебром. Наряду с волами и коровами в северной части Бессарабии скупали телят (вывозились главным образом в Галицию) для забоя и пополнения тяглового скота. Приобретались они по невысоким ценам: в возрасте до одного года по 1,5 руб. и годовалые - до 3 руб. серебром<sup>169</sup>. Такой обширный сбыт в Австрию обусловливался соответствующим спросом и выгодностью для скототорговцев - откормленный вол продавался почти в два раза дороже, чем в Бессарабии<sup>170</sup>.

В торговых операциях участвовали австрийские и бессарабские купцы, но в первые десятилетия после присоединения края к России ведущую роль играли заграничные торговцы. Например, по данным за 1827 г., из Бессарабии отправили скот австрийские торговцы на 1604 тыс., а бессарабские - на 691 тыс. руб. ассигнациями<sup>171</sup>. Успехи коммерческой деятельности находившихся в Бессарабии зарубежных купцов отчасти объясняются тем, что местная торговая буржуазия не имела достаточных капиталов и опыта для таких операций.

В 50-х гг. отпуск в Австрию снизился ввиду усиления карантинных мер с обеих сторон и падения курса денег в Австрии (переход на бумажные деньги)<sup>172</sup>. Отпуск скота и продуктов животноводства в этом десятилетии в среднем составлял: крупного скота - 13 050 и мелкого - 6090 голов, шерсти - 7900, кож сырых - 10 115 и сала - 7000 пудов<sup>173</sup>. Спрос на импортный скот и продукцию убоя в провинциях Австрии не снижался. Крестьяне и землевладельцы покупали их для хозяйственных нужд, а скотопромышленники - для коммерческих оборотов. В ближайшей к Бессарабии провинции Буковине, например, в конце 50-х гг. на 447 тыс. жителей приходилось всего 34 тыс. лошадей, 67 тыс. волов, 148 тыс. голов другого рогатого скота, 145 тыс. овец и 88 тыс. свиней. Безусловно, она постоянно нуждалась в поступлении извне всех видов домашнего скота<sup>174</sup>. В 60-х гг. указанные препятствия были устранены. Роль Австрии в бессарабской скототорговле еще более увеличилась. Как отмечал Ю. Янсон, для Бессарабии ""регулятором цен на скот служат цены венского рынка, по которым и рассчитывают бессарабские скотопромышленники свою продажную цену"<sup>175</sup>. Объем вывоза представляется в следующих величинах (табл. 33).

Кроме того, экспортовалось от 5 до 10 тыс. свиней, много смушек и овчины. Цены на скот там в 1,5 раза превышали бессарабские<sup>176</sup>.

Таблица 33

Вывоз в Австрию скота и животноводческих  
продуктов в 1860-1864 гг.\*

Живой скот (голов) и товары (пуд.)	1860 г.	1861 г.	1862 г.	1863 г.	1864 г.
Лошади	-	610	4 324	2 901	2 045
Рогатый скот	10 470	18 268	22 255	25 668	25 310
Мелкий скот	2 260	16 102	13 023	2 684	11 143
Шерсть	150 000	158 444	207 917	174 163	212 482
Кожи невыделан- ные	-	60 913	19 235	16 347	34 220
Сало	-	30 374	42 060	-	-

\* Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1860-1864 гг. Спб., 1861-1865.

И во второй половине этого десятилетия вывоз держался на высоком уровне: в среднем ежегодно 25 тыс. голов рогатого скота, 7,5. тыс. свиней, десятки тысяч пудов шерсти и кож<sup>177</sup>. Сбыт осуществлялся в основном через Новоселицу; промежуточными скотогородовыми пунктами служили Бояны, Садагура и Черновицы. Но был и другой путь - Хотин - Жванец - Исаковцы. Конечно, Исаковецкая таможня существенно уступала Новоселицкой. По данным купцов, объем сбыта в этом направлении составлял 20% потока через Новоселицу. По сведениям таможенного управления, через Исаковцы вывезено в Австрию\*:

	1869 г.	1870 г.	1871 г.
Лошадей	737	669	401
Рогатого скота	8605	8629	2653
Овец	150	70	246
Свиней	1038	1299	1223
Кож невыделанных (пуд.)	1248	174	72
Шерсти (пуд.)	755	577	482
Щетины и грив (пуд.)	145	117	128

\* ЦГА МССР, ф.1325, оп.1, д.16, л.4, II,24.

В 70 - 90-х гг. на Буковине и в Галиции, тогдаших провинциях Австро-Венгерской империи, приобретенный в Бессарабии скот перед доставкой в Вену, Ольмюц, Оденбург откармливали в течение зимы

бардой. Наряду с продуктивным поголовьем в Буковину и Галицию в течение XIX в. поставляли рабочий скот<sup>178</sup>.

Об объеме сбыта в Австрию через главный отпускной пункт Новоселицу за 20-90-е гг. см. табл. 34.

В общероссийском сбыте животноводческой продукции в Австрию новоселицкое направление было главным. Для примера приведем данные, относящиеся к началу 70-х гг. Тогда вывозилось<sup>179</sup>:

	Из России в целом	В том числе
	в Австро-Венгрию	через Новоселицу
Скота крупного и мелкого	133 тыс.	до 43,6 тыс.
Лошадей	4 "	до 1,5 "
Шерсти (пуд.)	110,7 "	52-54 "
Кож (пуд.)	20,65 "	до 9,6 "

\* Р и т т и х А.Ф. Австро-Венгрия. Общая статистика. Спб., 1874, с.79.

На масштабы скототорговли влияла таможенная политика австрийского правительства; ввиду карантинно-запретительных мер вывоз овец и свиней заметно колебался: в отдельные годы совсем прекращался или, наоборот, пропускалось больше, чем обычно<sup>179</sup>.

С Молдавским княжеством, а затем с Румынией товарооборот осуществлялся главным образом через Скуляны и Унгены. Как видно из табл. 35, в течение 30 - 70-х гг. Скулянская таможня пропускала большое количество шерсти, кож и восковых изделий; вывоз животных, сала, масла, сыра и прочих товаров был незначительным и нерегулярным. С 70-х гг. пропускным пунктом в этой части границы становятся Унгены (таможня и важная конечная железнодорожная станция Бессарабии). Но Унгены являлись в первую очередь перевалочной базой транзитных грузов. Вывоз же бессарабских животноводческих товаров с годами сокращался: в 80 - начале 90-х гг. лошадей вывозили 600-2860 голов, вывоз рогатого скота и свиней совсем прекратился. Экспорт шерсти колебался от 970 до 8120 пуд. и отправлялось немного кож<sup>180</sup>.

До Крымской войны через Дунай направлялось по нескольку сотен лошадей (не свыше 500), рогатого скота (до 10,7 тыс. голов) и незначительное количество овец; преимущественно же экспортировались продукты убоя и молочного производства.

Отторжение Подунавья по Парижскому договору 1856 г. на протяжении 22 лет тяжело отражалось на экономике всего юга Бессарабии и экспорте сельскохозяйственных товаров. Созданный вынужденно Кубайский таможенный округ (взамен Измаильского) с сетью про-

**Вывоз животноводческой продукции через Новоселицу в XIX в.<sup>2</sup>**

Годы	Лошади голов	Рогатый скот голов	Овцы и козы голов	Свинья голов	Шерсть, пуд.
1821-1823	1000	53450	6220	70	14154
1824-1826	175	41424	8400		50703
1827-1829	3523	62600	17000		14430
1830-1832	2306	33290	15220		26000
1833-1835	2627	40200	17200		15040
1836-1838	2367	41600			14012
1839-1841	2360	41452			23900
1843-1845	1483	34105	500	120	34100
1846-1848	700	26850	8085		31000
1849-1851	323	20110	6630		41900
1852-1854	600	18806	8686	795	69105
1855-1857	660	14300	7464		121123
1858-1859	700	12475	6042	800	62860
1861-1864	807	14046	2325	617	73184
1869-1871	1030	28609	10631	5700	57980
1880	824	1851	3000	47060	
1884-1886	2293	15584	480	17070	11724
1887-1888	2885	2500	2461		12487
1891-1892			19820		7789
1899			12560		5318

<sup>2</sup> ЦГВИА СССР, ф.ВУА, д.18589, ч.1; ГАОО, ф.3, оп.214, д.12, 957, 958, 9605, 1074; ЦГА МССР, ф.1325, оп.1, д.16; ф.1241, оп.1,

пускных пунктов, расположенных на сухопутной границе от Немчен на Пруте до Аккермана на Днестровском лимане, практически не мог заменить прежнюю систему таможенных учреждений на Дунае и Пруте, оборудованных и приспособленных для вывоза бессарабских продуктов сельского хозяйства.

Уже к началу 60-х гг. во внешнеторговых оборотах Буджака стал обнаруживаться застой, и у землевладельцев и крестьян пропал интерес к расширению товарного производства с экспортной ориентацией. Возрастала роль Одессы. Сюда поступали не только земельческие, но и животноводческие товары этого района. До ввода в эксплуатацию Бендери-Галацкой железной дороги в конце 70-х гг.

Кожи, пуд.	Сало и свечи, пуд.	Сыр, пуд.	Боок и све- чи, пуд.	Мед, пуд.	Птица, шт.	Яиц, шт.
7366	10462					
3243	1534		1640	4112		
3212	8340		466	475		
3076	2338		860	355		
6100			234	40		
2820	100					
I0075						
3790			830			
I2728	6400					
7412	5653					
5663	7252		70	I485		
I2138	I5095	320	701	I400		
8737	2125	265	62	360		
I4143	3144	I05		I017		
30204	240					
7600						5500000
8000						I1570000
4650				45581		20964000
				65674		5778700

23, 46, 62, 69, 78: ИГИА СССР, ф.19, оп.3, л.952, 953, 954, 955, л.16, л.24, л.52, 206, 218.

Буджак испытывал большие транспортные затруднения, коммерческие перевозки осуществлялись полностью с помощью гужевых средств: подвоз к Одессе занимал много времени и дорого стоил<sup>181</sup>.

Вывоз животноводческой продукции через таможни Кубейского округа (Бештемак, Кубей, Татарбунары) составлял незначительную долю товарной продукции, какой располагала южная зона. Объем экспортной продукции в конце 50-х - середине 60-х гг. представлен в табл.36.

С восстановлением в 70-х гг. границы по Проту и Дунаю и открытием коммерческих перевозок по железнодорожной ветви Бендера - Рени через дунайские города Южной Бессарабии сбывались главным образом шерсть, сыр и продукция птицеводства, а остальные товары направлялись в Одессу<sup>182</sup>.

Таблица 35

Вывоз животноводческой продукции через  
Скулянскую таможню в 30-70-х гг. XIX в.\*

Годы	Ло- шади голов	Рогатый скот голов	Овцы голов	Свиньи голов	Шерсть пуд.	Кожи, пуд.	Сало и свечи, пуд.	Воск и свечи, пуд.
1831-1833	122	71			1790	1807	909	1058
1834-1836	91	50			1275	335		1001
1839	127	31	33		807	2811	3,5	589
1842-1844	207	155			984	733	12	381
1845-1847	588	2230	1540		12513	1942	673	1460
1848-1851	183		550		883	490	27	390
1852-1854	285		1105		1571	716	63	535
1855-1857	459	2	1074		1496	985	53	2590
1858-1860	832				967	1978		2706
1861-1863	496	9139		814		10127		1102
1864	634	98			3028			1982
1870-1872	851	3814	2392	80	3357	193		541
1873-1874	890	10		340	8681	955		106
1877	210			19		452	201	
1879	534	28		13				

\* В таблице обобщены сведения Скулянского таможенного управления. - ЦГА МССР, ф.189; и Главного статистического комитета Новороссийского края. - ГА00, ф.3, оп.1, д.17, л.16-40; д.62, л.50-51, д.69, л.50.

Таблица 36

Вывоз продукции животноводства через Кубайский  
таможенный округ в 1857, 1858 и 1865 гг.\*

Годы	Лошади голов	Рога- тый скот голов	Овцы голов	Шерсть, пуд.	Кожи, пуд.	Сало, свечи, пуд.	Воск и све- чи, пуд.	Сыр, пуд.	Масло коро- вье, пуд.
1857	453	3026	10632	-	2292	202	344	9622	2748
1858	816	2176	9023	3398	628	359	1421	-	2023
1865	235	-	32612	-	688	642	460	1062	1240

\* ФГА00, ф.441, оп.1, д.7,8, 194, 197.

В целом через бессарабские таможни от Новоселицы до Килии в течение исследуемого периода вывозилось большое количество животных, шерсти, кож, сала, молочных и других продуктов. Мы суммировали количественные показатели экспорта на протяжении 30 - первой половины 90-х гг., т.е. со времени переноса таможенной линии с Днестра на Прут и Дунай (см.табл.37,38). Из данных видны структурные изменения в товарных потоках и в объемах сбыта товарных масс. Влияли внутрибессарабские экономические процессы - изменения в соотношении отраслей животноводства, перестройка животноводства в связи с колебаниями рыночного спроса и усилением конкуренции на животноводческом рынке Западной Европы, таможенная политика импортирующих государств. Австрия и Румыния с их аграрным уклоном в экономике то служили широким рынком для бессарабской продукции животноводства, то сами искали такие рынки в России.

Но здесь надо заметить, что приведенные количественные показатели взяты из официальных, зафиксированных соответствующими ведомствами источников. Они не полно отражают масштабы сбыта. На протяжении десятилетий и в Бессарабии и в Австрии активно действовали контрабандисты. Граница была легко проходимой из-за нестрогого таможенного контроля. Бессарабский статистический комитет и таможенные чиновники рассматривали вопрос о контрабандном сбыте лошадей как о массовом явлении. На территории Австрии "контрабандные товарищества на паях" действовали в качестве коммерческих предприятий, имея своих агентов в торговых пунктах Украины и Бессарабии. Об этом были осведомлены правительственные учреждения. И когда со стороны России проводились запретные мероприятия по выводу в Австрию лошадей, в которых она нуждалась для пополнения воинского поголовья, австрийские власти обращались к услугам контрабандистов, платя им специальную "вводную пошлину" как прибавку к цене<sup>183</sup>.

На более отдаленных европейских рынках бессарабские товары встречались с другим препятствием - наплывом товаров из колоний и США. В 80 - 90-х гг. внешнeryночная конъюнктура становится неблагоприятной для Бессарабии. Это отражено в табл. 38: падает вывоз живого скота, шерсти, кож, сыра, меда, сала, масла и растет сбыт продукции птицеводства. Мы уже отмечали положение на шерстяном рынке, в частности, приток иностранной шерсти в Россию. В 70 - 90-х гг. нарастал ввоз товаров из Румынии. Импортировались невыделанные кожи и овчины, которые продавали внутри Бессарабии и частью направляли на Украину. Так, через Скулянскую таможню было вывезено этих товаров<sup>\*</sup>:

## Вывоз животноводческих продуктов за границу через бессарабские таможни в 1831-1841 гг.\*

Товары	1831 г.	1832 г.	1833 г.	1834 г.	1835 г.	1837 г.	1838 г.	1839 г.	1840 г.	1841 г.
Лопати	3689	2129	3538	4632	4075	2525	2804	3349	2743	2781
Рогатый скот	82555	42859	58473	41336	66739	38838	27053	37243	42897	39572
Свинини	42	2052	1637	-	-	89	74	-	221	141
Сало скотское										
топленое										
гудов	1867	641	336	30	15	-	9	259	25	920
Воск	760	2210	1126	878	1090	15	22	59	1549	1428
Масло коровье	486	809	1367	926	1738	-	2131	1277	350	121
Шерсть	32457	15508	19175	20300	14394	21312	1343	25172	22507	34906
Кожи новыше- янные	5496	9996	21200	33187	22744	2470	4107	12899	19740	14046
Кожи выделен- ные	110	940	3250	880	600	3626	1500	422	136	896
Сыр коровий	381	-	41	-						
Сыр овечий	225	947	850	2315	2437	4988	7030	3565	5645	4143
Мясо	641	-	623	238	-	-	170	-	350	121
Мед	81	-	-	41	-	-	6	553	19	4
Щетина, хвосты, рога	138	34	98	283	95	12	62	421	648	295

\* В таблице суммированы сведения таможенных учреждений. - ГГА СССР, ф.19, оп.3, д.1042-1051.

Таблица 38

Сбыт скота и продукции животноводства из Бессарабии за границу через все пропускные пункты от Новоселтия до Килии во второй половине XIX в.\*

Годы	Лопаты голов	Рогатый скот, голов	Овцы, голов	Свиньи, голов	Сало, масло коровье, пуд.	Шерсть (пуды) пуд.	Кожи, пуд.	Сыр, пуд.	Мед., пуд.	Лгти- ца, шт.	Яйца, шт.	Щетина, пуд.	
1864	1370	870	62328	873	1592	1132	83847	27480	317	490	-	-	26
1869	12570	44156	35554	2266	4237	828	71038	54005	-	182	411	-	24
1871	900	21617	12617	11628	-	14	57120	9625	-	-	-	-	-
1880	3327	2498	41623	47062	-	-	-	7600	11055	-	679	34500	-
1885	1457	-	480	18860	-	-	14645	460	2478	-	80	6037150	235
1891	4554	-	14594	-	-	-	18744	8235	16949	-	45581	12793120	241
1892	1505	-	196	-	-	-	10755	-	-	-	91774	9702500	-
1893	2393	4423	-	-	-	-	11195	11128	2222	-	37270	19782000	-

\* В таблице обобщены сведения отчетов таможенных учреждений. - ЦГА МССР, ф. I241, оп. I, д. 16, л. 124, 152, 205; ЦГИА СССР, ф. 19, оп. 3, д. 1074; Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1880. Спб., 1881.

1874 г. - 59827 штук,  
1875 г. - 68828 "  
1880 г. - 47900 "

1881-1889 - 53,2 тыс. пуд.  
1890-1899 гг. - 98,7 "

\* По сведениям таможенного управления. - ГГА МССР, ф. I89, оп. I, д. 335, 350, 438, 446, 462, 469, 483.

В 90-х гг. из Румынии ввозили свиней, а в отдельные годы — и другие виды скота: до середины 90-х гг. по несколько тысяч, а затем от 8 до 20 тыс. голов. Так, в 80-х гг. в пограничное местечко Липканы (в Хотинском уезде) ежегодно для продажи притонали 25 тыс. голов разного скота, в том числе 5 тыс. из Румынии<sup>184</sup>.

Вследствие бескормицы, падежей и вынужденного сбыта в 1898-1899 гг. в Бессарабии сократилось поголовье рабочего и другого скота и для его пополнения куплено в Румынии около 20 тыс. голов<sup>185</sup>. В эти же десятилетия привозили из Австро-Венгрии лошадей, скот, кожу, шерсть либо как транзитные грузы, либо непосредственно в Бессарабию. Но во внешнеторговом обороте привозная торговля с этой страной имела сравнительно небольшой удельный вес.

Вопрос о транзите через Бессарабию пока остается неисследованным. Еще в 20-х гг. через Новоселицу, Скуляны и Леово отправлялись товары из Одессы, Могилева и Дубоссар в Дунайские княжества и Австро-Венгрию. В транзите немалый удельный вес занимал рогатый скот и лошади. Так, в 1836 г. в Бессарабию из Балты и Бердичева привано 100 тыс. голов, из южноукраинских губерний и с Дона — до 1,5 тыс. лошадей для вывоза через Новоселицу<sup>186</sup>.

В 1874 г. из Подольской и Херсонской губерний для этих целей поступило 4082 головы крупного рогатого скота и 6100 голов мелкого скота<sup>187</sup>.

В конце века, с открытием движения по Новоселицким ветвям, сократился путь пробега транзитных грузов, в том числе скота (через Бессарабию в Унгены и Новоселицу), предназначавшихся для Австро-Венгрии и Румынии<sup>188</sup>.

В 80-90-х гг. был наложен транзит лошадей за границу из Тамбовской, Курской, Воронежской, Подольской, Херсонской, Екатеринославской губерний и областей Войска Донского — через Унгены, Скуляны и Усть-Прутскую таможни. В частности, проследовало в 1884-1887 гг. 7528, в 1891-1893 гг. — 5690 голов<sup>189</sup>. А в 1899 неурожайный год из губерний Европейской России в Бессарабию привано до 48 тыс. голов разного скота, часть из которого направлена транзитом на западноевропейские рынки<sup>190</sup>. Транзит облегчался тем, что в 70-х гг. между Россией, Австро-Венгрией и Румынией были за-

ключены конвенции о прямом сообщении по железным дорогам через таможни (без перегрузки)<sup>191</sup>.

Наряду с западноевропейскими рынками в экспорте товаров из Бессарабии известную роль играл турецкий рынок (куда включался по официальной статистике и болгарский рынок). Укрепление позиций России на Дунае, Черном и Средиземном морях, отраженное в ряде договоров с Турцией (Аккерманская конвенция 1826 г., Ункяр-Искилесский договор 1833 г., Сан-Стефанский и Берлинский договоры конца 70-х гг. и др.), обеспечение внешнеторговых интересов России на Балканах способствовали росту экспорта товаров в Турцию через черноморские, азовские и дунайские порты. В середине 30-х гг. в мелкоточке Карабассу Кистанджийского округа, в 100 верстах от Дуная, были учреждены две ярмарки (в июне и сентябре), на которых бессарабские купцы выгодно сбывали скот<sup>192</sup>.

Среди товаров, вывозимых через Одессу, Измаил и Рени, на турецкий рынок шли и животноводческие продукты из Бессарабии. Рост объема ввоза этих товаров по стоимости с середины 60-х гг. свидетельствует табл. 39.

Таблица 39

Ввоз в Европейскую Турцию продуктов животноводства из России (в руб. серебром)<sup>\*</sup>

Товары	1865 г.	1870 г.	1875 г.	1879 г.	1880 г.
Крупный рогатый скот	25 680	181 760	38 610	604 350	451 560
Мелкий скот	21 387	134 808	8 087	1207 380	515 070
Шерсть	635 621	387 110	214 245	58 133	128 102
Кожи	220 548	216 510	55 169	61 173	58 627
Сало	386 232	381 340	483 057	539 098	295 781
Масло коровье	954 802	804 856	596 015	1025 884	528 918
Сыр	неизвестно	9 766	8 400	89 853	51 080

\* ЦГИА СССР, ф 20, оп.12, д.296, л.3.

Как видно из табл. 39, к началу 80-х гг. объем товаров (в ценностном выражении) в целом возрастал. Это были именно те продукты животноводства, которые тогда экспорттировались из Бессарабии. В Болгарию вывозили рогатый скот, кожи, шерсть, щетину, мясо, воск, масло, сыр, а ввозили оттуда в отдельные годы воловьи необработанные кожи<sup>193</sup>. Скот, овец, качкавал, сало экспорттировали также в Грецию через Одессу и дунайские порты.

Итак, в первые десятилетия после присоединения Бессарабии к России, когда население было сравнительно редким, а земли много, животноводство носило некоторые черты экстенсивности: требовало в процессе производства меньше усилий и технических средств, чем земледелие; обеспечивало не только нужды сельского населения в животноводческой продукции и тягловой силе, но и давало товарную продукцию; кормопроизводство как отрасль хозяйства еще не сложилось.

Товарное животноводство развивалось по нескольким линиям: рост поголовья, интенсификация, расширение племенного состава, переход от степного пастбищного содержания к стойловому и к более доходным отраслям.

Постепенно развивалось высокотоварное животноводство в помещичьих и других предпринимательских хозяйствах (тонкорунное и смущковое овцеводство, коннозаводство, свиноводство, молочное скотоводство). Доходность таких хозяйств варьировалась по зонам и внутри селений в зависимости от размеров стад, их породной ценности, постановки рационального ухода, близости крупных рыночных центров, уровня покупательского спроса и т.д.

Крестьяне выращивали животных разносторонней продуктивности (цигайские овцы, степной рогатый скот и др.) в малых стадах; прежде всего учитывались их хозяйствственно-полезные признаки.

Вовлечение Бессарабии в систему всероссийской экономики и рынка создавало благоприятные условия для экономического развития края, способствовало росту сбыта животноводческой продукции. Подрывались основы хозяйственно-экономической замкнутости, шел процесс специализации, в рыночные связи втягивались самые глухие районы края. Направленность межрайонной хозяйственной и внутриотраслевой специализации животноводства в первую очередь определялась рыночным спросом и специфическими природно-географическими условиями.

Всероссийский рынок решительно повлиял на перемены во внутренней и внешней торговле Бессарабии (в количественном отношении и в ассортименте товаров). Развивался внутриобластной обмен между зонами и микрорайонами, углублялось географическое и народнохозяйственное разделение труда.

К середине XIX в. и в 60-х гг. в Бессарабии произошел кризис степного животноводства. К этому времени поголовье овец достигло рекордной величины в абсолютном и относительном значениях. Затем происходило сбалансированное, а часто и стихийное сокращение поголовья тонкорунных овец, пастбищного скотоводства и табунного коневодства, углублялся процесс перехода к торговому зерновому хозяйству.

В целом торговое животноводство изменило свое направление. В зависимости от зональных особенностей в развитии животноводства, рыночного спроса и некоторых других факторов усиливаются молочное скотоводство (как база маслодельного и сыроварного направления), каракульское овцеводство, свиноводство, коннозаводство и птицеводство, которые становятся более продуктивными и доходными отраслями. В связи с этим разнообразным становился ассортимент товаров, изменилось соотношение различных товарных масс.

О расширении связи животноводства с рынком свидетельствует возникновение и развитие различных животноводческих " заводов" и племенных ферм предпринимательского назначения, как в помещичьекупеческих, так и в крестьянских хозяйствах. В них улучшались породные качества скота, проводился подбор и выращивание с учетом рыночного спроса.

Первостепенное значение в торговле имели живой скот, шерсть, сало, кожа, смушки.

Цены на животноводческие товары формировались в зависимости от внутренних экономических условий и рыночной конъюнктуры, в частности, влияние на их колебание оказывали ближайшие скототорговые центры Украины – Одесса, Балта, Бердичев, а также и ряд торговых пунктов в Австро-Венгрии, Германии и Балканских странах.

Бессарабия имела доступ на мировой рынок как через пункты экспортной торговли в пределах края (Измаил, Рени, Леово, Унгены, Скуляны, Новоселица), так и опосредованно – через Одессу, Галац, Браилов, Сосновицы. База для развития этих связей расширялась по мере усиления экономического освоения края и утверждения капитализма в сельском хозяйстве. Участие Бессарабии во внешней торговле усиливало хозяйственные позиции землевладельцев-предпринимателей в торговой буржуазии.

Приобщение к всероссийскому и мировому рынкам, рост капиталистического производства ускоряли изменения в межотраслевой и внутриотраслевой структурах. Здесь, как и в других сферах материального производства, "одна отрасль производства перегоняет другие и стремится выйти за пределы старого района хозяйственных отношений" <sup>194</sup>.

В интересах значительного слоя помещиков-предпринимателей, купцов-скотопромышленников и зажиточной сельской верхушки царское правительство содействовало расширению внешней торговли через черноморские и дунайские порты, способствовало привлечению туда иностранных капиталов и торгового флота. Крупную статью вывоза составляла живой скот. Вывозилось также сырье и полуфабрикаты. В Бессарабии образовалась сеть пунктов по реализации продукции животно-

водства с последующим вывозом ее в другие губернии. Она была связана скотопрогонными трактами с довольно отдаленными потребляющими центрами страны (Петербургом, Москвой, Киевом, Варшавой и др.). С проведением местных рельсовых путей и включением их в систему Юго-Западных железных дорог Бессарабия наладила контакты с балтийскими портами, а через ряд пограничных станций (Рени, Унген, Новооэлица, Сосновицы, Радзивиллов) обеспечивалась связь с германскими, австрийскими, румынскими рынками.

Очень тесные торговые связи Бессарабии установились с сопредельными губерниями - Херсонской и Подольской, а по некоторым товарам и с городами левобережной Украины (Полтавой, Харьковом, Екатеринославом). Решающее влияние на масштабы бессарабского сбыта, количественную и качественную его стороны имела Одесса, притягивающая к себе десятки тысяч голов бессарабского скота, огромные массы шерсти, сала, птицы, кож, молочных продуктов.

Как составная часть российского внутреннего и внешнего рынков Бессарабия служила и районом транзита животноводческих товаров российского и иностранного происхождения. Экспорт животноводческой продукции в своем развитии встречал ряд затруднений: конкуренция аграрных стран, затоваривание шерстяного рынка наплывом продукции из колоний Англии, невысокий уровень ветеринарно-санитарного надзора (частые эпизоотии надолго преграждали пути для вывоза скота на заграничные рынки), несовершенство технологии обработки некоторых товаров (мяса, сала, шерсти), запретительная тарифная политика, неприспособленность транспортных средств к перевозке скота и др.

Промышленная переработка продукции животноводства осуществлялась лишь в ограниченных размерах и носила в основном первичный характер. Только салотопенные, воскобойные, суконные, качкальные " заводы" и "фабрики" осуществляли полный производственный цикл. Во внутрисельском обмене преобладали ремесленные изделия.

В 80-90-х гг. в Бессарабии завершилось оформление единого мясо-сального рынка.

## ГЛАВА IV. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА. НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ

К.Маркс определял транспорт как важнейшую составную часть материального производства<sup>1</sup>. Транспорт выступает как самостоятельная отрасль производства, в то же время "является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения"<sup>2</sup>. Вследствие этого транспортные расходы включаются в стоимость готовой продукции как часть издержек производства.

Состояние всех видов транспорта влияло на размещение сельскохозяйственного производства. Своевременный сбыт его продуктов способствовал ускорению оборота материальных и денежных средств, рационализации и интенсификации сельскохозяйственного производства, росту темпов развития земледелия и животноводства.

Расширение и совершенствование перевозок товаров являлось необходимым условием усиления экономических внутрирайонных, межрайонных и экспортно-импортных связей. Бессарабии, где экспортно-импортные потоки с годами возрастили, была нужна хорошо оборудованная, достаточно густая и недорогая сеть путей (прежде всего в портовых зонах).

В советской литературе по истории Молдавии общие вопросы развития транспорта рассматривались по мере исследования народного хозяйства. Мы в данной главе имеем в виду грузовой транспорт, обслуживающий сферу обращения.

### I. Доставка товаров гужевым транспортом

Сухопутные перевозки до сооружения и ввода в эксплуатацию железных дорог осуществлялись по грунтовым путям сообщения, которые, как и в других губерниях страны, делились на естественные и искусственные. Грунтовые дороги в Бессарабии до 70-х гг. являлись главными транспортными линиями в товарообмене.

Из главных дорог страны одна частично пролегала и по Бессарабии. Ее направление: Петербург - Остров - Опочка - Витебск - Могилев - Рогачов - Чернигов - Киев - Сквира - Брацлав - Балта - Дубоссары - Измаил, с ответвлением от Балты на Одессу. Территорию края пересекали важные транзитные пути: Бердичев - Яссы (через Могилев-Подольский и Скуляны), Новоселица - Одесса, Хотин - Дубос-

сары - Скуляны, Хотин - Липканы - Румыния. По ним направлялись продукты животноводства, хлеб, фрукты.

В Бессарабии действовала также довольно разветвленная сеть местных дорог: почтовых, административных и проселочных, пересекавших районы производства сельскохозяйственных продуктов в разных направлениях. К каждому уголку области можно было подъехать по сельским и полевым дорогам.

Из истории сложившихся торговых путей, транзитных линий и маршрутов наиболее протяженным и важным по значению в первой половине XIX в. являлся тракт Хотин - Бричаны - Атаки - Оргеев - Кишинев - Бендера - Каушаны - Аккерман - Килия - Измаил. В нескольких местах он перекрецивался с менее протяженными внутриобластными дорогами: Могилев - Бельцы - Скуляны, Дубоссары - Кишинев - Калараш - Скуляны, Бричаны - Новоселица с транзитно-передаточными пунктами. Ряд дорог соединял важные торговые пункты юга области: Бендера, Аккерман, Измаил, Килию, Рени, Болград, Тарутину, Леово, Кагул с выходом к Тирасполю и Одессе. На севере и в центре несколько путей связывали Хотин и Бельцы с Каменцем-Подольским, Черновицами, Яссами, Кишиневом, Оргеевом, Сороками, Ямполем. Как правило, в них сливались товарные потоки. Из всей совокупности транспортных направлений с годами первостепенное значение стало играть одесское. С усилением торговой роли Одессы изменилось значение других направлений товарных потоков. В частности, ослабевала роль пути на Дубоссары - Балту - Екатеринослав и усиливалась грузонапряженность маршрута через Бендера и Тирасполь к морскому порту.

Перечисленные главные тракты, местные и вспомогательные дороги, безусловно, служили торговым целям. Но они не обеспечивали обозы в достаточной мере кормами в паствищный период. Это наиболее отчетливо выявилось в середине 50-х гг., в годы Крымской войны. Когда по области были собраны сведения о маршрутах грузопотоков, выяснилось, что помимо зафиксированных дорог сложилась сеть путей, "не означенных на географических картах и мало известных официально", "избранных народной смышленностью большей частью потому, что места, по коим они пролегают, обидают хорошими водопоями, паствищами, запасами фуража; наименее встречаются на них крупные горы и болота и другие препятствия"<sup>3</sup>.

В Хотинском уезде было выявлено II, в Кагульском - 20, в центральных уездах - 9, Бендерском - 6, Аккерманском - 10 таких путей<sup>4</sup>. Они соединяли местные торговые пункты с главными и транзитными дорогами, пристанями и портами на Днестре, Пруте, Дунае. Все местечки, крупные села и колонии оказались как бы на перекрестках этих путей. Коммерческое значение их было велико до 60-х гг.

Как отмечал А.А.Скальковский, в середине 50-х гг. в основном товары подвозились к портам с расстояний от 300 до 400 и 500 верст<sup>5</sup>. Объем грузоперевозок был огромный. Так, в среднем, гужевым способом только по Бендерской дороге проходило следующее количество хлеба и продуктов животноводства<sup>6</sup>: в 1847-1851 гг.-745127 четв. пшеницы; II<sup>7</sup> 034 четв. кукурузы и других зерновых; 8350 пуд. муки, 286 321 пуд. сала, шерсти и брынзы; в 1852-1858 гг. соответственно - 557 402; 625 654; I<sup>8</sup> 998 и II<sup>9</sup> 556.

Более 1 млн. четвертей хлеба в начале 30-х гг. и большие массы шерсти, кож, фруктов и овощей поставлялись обозами в Одессу<sup>7</sup>. К середине 60-х гг. из Бессарабии следовало не менее 300 тыс. подвод с грузом в Одессу, Балту и Новоселицу. При среднем суточном пробеге в 25 верст продолжительность периода доставки грузов и возвращения порожняка составляла: из северных уездов - I-I,5 месяца, из Кишинева и Оргеева - 3 недели и из Бендер - I<sup>3</sup> дней<sup>8</sup>. По мере развития судоходства и железнодорожного транспорта гужевые перевозки на дальние расстояния теряли значение в грузообороте. Но они преобладали в ближнем подвозе. Даже Одесса получала гужевым подвозом миллионы пудов. Для примера назовем несколько данных: в 1885 г. - I<sup>2</sup>, в 1886 г. - 6,3, в 1889 г. - 26, в 1890 г.- I<sup>0</sup> млн. пуд.<sup>9</sup>

Извозничество осуществлялось в формах торгово-транспортного промысла и временного извоза как подсобное занятие крестьян в свободные от полевых работ периоды. Коммерческий извоз в виде чумачких обозов (валки) распространялся на Бессарабию преимущественно из Подольской губернии. На этих обозах перевозили пшеницу в Одессу, а обратным рейсом везли соль из Тузлов.

В Бессарабии практиковалась близкая по форме к чумачеству транспортировка торговых грузов извозными артелями. Действовала группа подрядчиков, поставлявших заказчикам большое количество подвод для одновременной транспортировки крупных партий зерна из производящих районов. В северной зоне края этим занимались бельцкие, на юге - аккерманские, измаильские и бендерские купцы и кулачи-подрядчики<sup>10</sup>.

При второй форме извоза зерно транспортировалось на расстояния от 300 до 500 верст - к портам или на ближние речные пристани - и от Маяков в Одессу на 40-80 верст<sup>11</sup>. Со строительством железных дорог дальний подвоз исчез, а короткотрассовые перевозки получили широкое развитие - доставка грузов к пристаням, станциям, ссыпным пунктам в периоды навигаций или массовой закупки хлеба. Средняя дальность рейсов в прибрежных полосах составляла 30-60 верст<sup>12</sup>. Между грузоотправителем и извозчиком появилось

связующее звено - мелкие подрядчики. На Днестре эти "промышленники" заранее законтрактовывали подводы в селах за 60 - 80 верст от берега<sup>13</sup>.

У гужевых подвозок было свое преимущество: товар доставлялся с места покупки к пункту назначения без перегрузки. Этот вид подвоза оставался наиболее распространенным в южной полоэе ввиду малой протяженности рельсовых путей. Из 14 млн. пуд. хлеба, сываемого из Аккерманского уезда в 90-х гг., 6,6 млн. направлялись гужевым транспортом в аккерманский порт и 7,4 млн. пуд. главным образом в Килию<sup>14</sup>.

В Подунавье обозная доставка играла большую роль, хотя и не такую, как в Аккерманском уезде. По данным, относящимся к концу 70-х гг., из 600 тыс. четвертей хлеба, подвозимых к Ренийскому порту<sup>15</sup>, третья часть транспортировалась подводами из ближайших мест.

Грунтовые дороги к концу XIX в. оставались в неудовлетворительном состоянии. Дорог с капитальным покрытием до 90-х гг. в Бессарабии не сооружалось. Р. Орбинский в своем очерке о состоянии экономики Бессарабии начала 80-х гг. констатировал: "Служащие гужевой перевозке дороги до сих пор в самом жалком состоянии, т.е. обязаны всеми своими достоинствами природе, а не труду человеческому"<sup>16</sup>. Военные ведомства Одесского округа, крайне заинтересованные в хороших путях сообщения, доносили в главное интендантское управление в 90-х гг. о зависимости гужевых перевозок от погодных условий: "Ранней весной, поздней осенью и зимой всякое правильное движение приостанавливается"<sup>17</sup>.

Гужевая доставка была дорогостоящей и вследствие этого заметно влияла на цену хлеба. В 50-х гг. за перевозку I четверти хлеба в Одессу платили с расстояния в 180 верст - 0,8-1,2 руб., в 250 верст - 1-1,5 руб., в 300 верст - 1,2-1,8 и 400 верст - 1,5-2 руб. серебром<sup>18</sup>. Это означает, что издержки перевозок составляли по центральной и северной зонам края от 25% до 50% цены хлеба. Примерно такой же была стоимость перевозок на Украине<sup>19</sup>.

Подвоз зерна к Новоселице (для сбыта за границу) на расстояние около 300 верст стоил 5 руб. с четверти. От Маяков до Одессы (40 верст) в 60-х гг. извозчики брали до 1 руб. с четверти; столько же платили и в Поднестровье на расстояние 40-50 верст от пристани в конце 70-х гг.<sup>20</sup>.

Итак, водовой и конный извоз - дорогостоящий вид транспорта - оставался доминирующим на малых расстояниях и в конце XIX в. Такая неувязка между быстроходными и большегрузными транспортными средствами и извозом вела к перебоям в интенсивности предъявления

грузов к перевозке во времени, обусловливалась сезонную отягченность рельсовых и водных путей, хлебные завалы и большое скопление других товаров на станциях осенью и нехватку грузов зимой и весной.

## 2. Железнодорожная сеть

Качественно новым этапом в развитии транспорта явилось введение машин, его механизация. На сухопутных сообщениях эту роль сыграли железные дороги. Возникновение и развитие рельсового транспорта - это составная часть общего процесса развития капиталистического способа производства. В.И.Ленин указывал, что "каждая верста железной дороги втягивает крестьянское хозяйство в торговый и капиталистический оборот"<sup>21</sup>; железнодорожный транспорт усиливал связь между городом и деревней, между промышленностью и земледелием<sup>22</sup>. Он содействовал углублению товарности, специализации и интенсификации сельскохозяйственного производства. Стимулирующая роль железных дорог в развитии сельского хозяйства проявлялась и в ускоренной распашке земель в районе новых железнодорожных ветвей.

Железные дороги служили быстродействующим фактором в формировании новых торговых связей, в частности, вокруг крупных станционных поселков создавались микрорайоны тяготения грузов, что изменило географию рынка. Уже первая линия железной дороги определила новую зону притяжения бессарабского хлеба к станциям Рахны, Кодыма, Раздельная, Выгода и др. В целом пятая часть территории Бессарабии оказалась под влиянием грузооборота этой линии<sup>23</sup>.

В конце столетия, когда железнодорожная сеть покрыла всю Бессарабию и сложилась совокупная сухопутно-водная транспортная система, в крае сформировалось 10 хозяйственно-торговых полос (Аккерманская, Измаильская, Болградская, Ренийская, Бендская, Кишиневская, Оргеевская, Сорокская, Бельцкая и Хотинская), а часть пра-вобережного Поднестровья тяготела к Дубоссарской, Могилев-Подольской и Тираспольской полосам. В каждой полосе важнейшими транспортно-торговыми пунктами являлись станции, пристани и порты<sup>24</sup>.

Рельсовые пути сообщения обеспечивали регулярность движения, давали возможность одновременно перевозить большое количество грузов. Транспортировка обходилась в три раза дешевле гужевых перевозок. Появился скоростной транспорт: среднесуточный пробег поездов составлял 100-160, конного транспорта - 25, а воловьего 10-15 км. Скорость доставки товаров по железной дороге была выше, чем водным транспортом<sup>25</sup>. В целом возросла динамика перемеще-

ния грузов. Кроме того, рельсовые пути обеспечивали круглогодичную перевозку товаров в отличие от сезонной работы речного и гужевого транспорта. Они способствовали укреплению торговых связей внутри губернии и еще более тесному сближению экономики края с важнейшими центрами России, поскольку железнодорожные линии Бессарабии являлись составной частью сети дорог всей страны. Железные дороги приблизили Бессарабию к мировому рынку, облегчили выход ее сельскохозяйственной продукции в Австро-Венгрию. Германию и другие западноевропейские страны, на Балканы через Новоселицу, Унгены и Рени.

Развитию железных дорог Бессарабии содействовало начатое в 1865 г. строительство Одесско-Парканской линии с веткой от Раздельной до Балты. Дорогу дотянули в августе 1867 г. лишь до Тирасполя<sup>26</sup>. Всех лиц, заинтересованных в торговле через Одессу, волновал вопрос: как решит правительство в дальнейшем - будет продолжена дорога через Бессарабию или пойдет через Подольскую губернию. В полемике одни доказывали преимущества бессарабского направления, другие - подольского. Однако в высказываниях спорящих были завышены экономические показатели и переоценены возможности обеих зон<sup>27</sup>.

В правительственные кругах этот вопрос решили компромиссом: Одесско-Балтскую дорогу проложить через Подолье, а от Тирасполя протянуть линию через Бессарабию, но не до Новоселицы, а только до Унген. Главным подрядчиком на бессарабском участке являлась акционерная судовладельческая компания - Русское общество пароходства и торговли (РОПИТ), которое стремилось к транспортной монополии на обширной территории<sup>28</sup>. Строительство длилось четыре года. Попутно в 1873 г. было проведено ответвление к Варницкой пристани на Днестре. РОПИТ взяло всю Одесскую дорогу в концессию на 1881 г.<sup>29</sup>

С началом войны с Турцией 1877-1878 гг. потребность в передвижении воинских грузов не обеспечивалась существовавшими транспортными средствами. Железная дорога оказалась настолько необходимой по военно-стратегическим соображениям, что правительство решило немедленно приступить к строительству. Дорога Бендера - Рени была сооружена в короткий срок - за 100 дней. Движение по ней открылось в начале ноября 1877 г., и в течение 20 месяцев по дороге осуществлялись только военные перевозки (эксплуатационная длина - 274 версты).

В январе 1879 г., с упразднением тыла действующей армии государство передало дорогу акционерному обществу Юго-Западных железных дорог как ветвь коммерческого назначения. Должные землевла-

дельцы надеялись, что дорога будет содействовать оживлению торговых грузопотоков. Однако их надежды оправдались не полностью: она проходила вдали от портов на Килийском рукаве Дуная - Измаила и Килии - главных отпускных пунктов и центров торговли в бессарабском Подунавье. Тем не менее, дорога давала выход товарам юга Бессарабии к Дунаю через Рени и к Одессе через Бендера (минуя Кишинев). Экономический эффект новой ветви сказался уже в первые годы эксплуатации. В 1880 г. было перевезено 525 тыс. пуд. зерна, 96 130 пуд. шерсти и более 2 тыс. голов животных, 121 тыс. пуд. виноградного вина. В дальнейшем грузооборот был доведен до 2,5 млн. пуд. в год. Но дорога не относилась к грузонапряженной части всей сети Юго-Западных магистралей. Она обслуживала главным образом внутренний рынок, затем постепенно возрастало и ее экспортное значение<sup>30</sup>.

Таким образом, к концу 70-х гг. в Бессарабии действовали две железнодорожные ветки: Бендера - Унгены и Бендера - Рени. Размещение их преследовало стратегические и экономические цели. Но прохождены они были в стороне от северной зоны края, что отразилось на направлении товарных потоков из Хотинского, Бельцкого и Сорокского уездов. В связи с относительной близостью участка дороги Бирзула - Жмеринка - Волочиск хлеб и другие продукты шли на его станции и вывозились к северо-западной границе страны и балтийским портам, а не в Одессу<sup>31</sup>.

В Бессарабии, как и в других районах страны, землевладельцы и представители торговых кругов проявляли частную инициативу в железнодорожном деле. Они принимали решения об отчислении денежных средств на строительство линий, ходатайствовали о сооружении веток Бельцы - Новоселица и Сороки - Бельцы - Корнешты<sup>32</sup>. Лишь в 1885 г. Комитет министров разрешил строительство Жмеринско-Новоселицкой дороги. В 1886 г. Общество Юго-Западных железных дорог<sup>33</sup> изъявило готовность построить "Новоселицкие ветви" на концессионных началах. В апреле 1891 г. Государственный совет разрешил ему постройку этих ветвей. Ветви протяженностью в 520 верст начинались в Жмеринке и Слободке, сходились в Окнице и оканчивались в Новоселице. Строились они пять лет и вошли в состав Юго-Западных дорог. Собственно, по территории Бессарабии пролегали 370 верст этих линий, предназначавшихся главным образом для транзитных перевозок и приема бессарабских грузов<sup>34</sup>. Новоселицкие ветви выводили бессарабские грузы на главную магистраль Юго-Западных дорог, а с 1893 г. в результате соединения их с линией Новоселица-Черновицы и в провинции лестро-Венгрии<sup>35</sup>.

Таким образом, прокладка железнодорожных линий по территории Бессарабии заняла три десятилетия, а темпы строительства отставали от роста объема перевозок.

Сложившаяся в Бессарабии сеть новых путей сообщения слабо затрагивала обширный южный земледельческий район. На все три уезда к началу XX в. приходилось 30% протяженности рельсовых и 23,5% мощенных путей<sup>36</sup>. Сеть железнодорожных линий не касалась Аккерманского и наиболее важных сельскохозяйственных очагов Измаильского уезда. Южные помещики не раз поднимали вопрос о необходимости соединения приморской полосы с зоной Бендера-Ренийской дороги (в 1870, 1872, 1899 гг.). Но получали отказ, мотивированный "техническими трудностями" и неоправданно большими затратами средств<sup>37</sup>.

Железные дороги приняли на себя возраставший объем перевозок хлеба и других важнейших товаров. Возникли крупные пункты отгрузки зерна: Кишинев, Варница, Калараш, Корнешты, Пырлица. В середине 70-х гг. из 5,8 млн. пуд. хлеба, отправленного в Одессу, было погружено в Варнице 2,2 млн., Корнештах - 2 млн., с других станций - 1,6 млн.; в 1879 г. через Варницу, Пырлицу и Корнешты проследовало 9,8 млн. пуд. хлеба и на север через станции в Подольской губернии Проскуров, Рахны и Крыжополь - 2 млн. пуд.<sup>38</sup> В первой половине 80-х гг. отгружалось со станций Калараш 575 тыс., Пырлица - от 2,5 до 3,7 млн. в год, Кишинев - 1,5 млн. и Варница - 8,36 млн. пуд. зерна<sup>39</sup>.

Уже в начале 80-х гг., т.е. еще до сооружения "Новоселицких ветвей", из грузов, доставляемых в Одессу, 2/3 провозилось по рельсовым путям, а 1/3 шла водой и гужом<sup>40</sup>.

С вводом в эксплуатацию железных дорог появились новые направления товародвижения из Бессарабии - в балтийские порты Ригу и Кенигсберг и в центральные районы Германии.

Железные дороги не всегда справлялись с перевозкой сельскохозяйственных грузов. Все они были однопутные и не поспевали за распушими запросами товарооборота. Недостаточная пропускная способность особенно сказывалась в периоды массового притока хлеба на рынки. При высоких урожаях создавались огромные запасы его на месах производства. На хлебоприемных пунктах существовавшие складские емкости не вмещали предлагаемых масс зерна; сваленный около них груз портился, а железные дороги за это не отвечали. Одним из слабых звеньев в системе железнодорожного транспорта являлось элеваторно-складское хозяйство на бессарабских ветках, как впрочем и на других дорогах страны<sup>41</sup>. Особенно загруженным был участок Бендера - Одесса: в период массового подвоза хлеба тяжелые поезда с зерном следовали один за другим.

Работу железных дорог тормозили запутанность, конъюнктурность и разнобой в тарифном вопросе. Управления отдельных дорог первоначально устанавливали свои (обычно высокие) тарифные нормы. Это вызывало недовольство помещичье-торговых кругов, связанных с товарообменом. Под их давлением царское правительство в середине 80-х гг. преобразовало тарифное дело: в его основу был положен принцип дифференцированной оплаты в зависимости от дальности расстояния – с более низкими ставками для дальних перевозок. Однако осталось еще много неуловимых для регламентации возможностей притеснения грузовладельцев<sup>42</sup>.

Формирование транспортной системы в Бессарабии как совокупности всех видов транспорта задерживалось соперничеством и промыборотом отдельных звеньев. В Бессарабии в дореформенный период оно наблюдалось между гужевым транспортом и водным на Днестре. В пореформенные десятилетия в борьбу включились два крупных объединения – Юго-Западные железные дороги и РОЛИТ, действовавшие на параллельных транспортных направлениях. Их коммерческие интересы сталкивались на территории Бессарабии. Первоначально эти объединения только отвлекали грузы в свои сферы. С обострением борьбы за рынки они стали выступать уже в качестве покупателей – продавцов хлеба. По степени активности вперед выдвинулись железные дороги, стремившиеся полностью вытеснить противника.

Уже в 60-х гг. с открытием линий Одесской дороги днестровское судоходство лишилось значительной доли грузов. Бессарабский губернатор в отчете за 1868 г., фиксируя сокращение сплава судов на 750 единиц по сравнению с предыдущим годом, писал: "Такое не-бывалое доселе уменьшение составляет прямой результат влияния, произведенного устройством Одесско-Балтской железной дороги, которая в нескольких местах проходит не вдалеке от Днестра и привлекает грузы, сплавлявшиеся прежде рекой"<sup>43</sup>.

До конца 70-х гг., пока Одесская дорога была подчинена РОЛИТу, оба предприятия координировали свои действия. Но с передачей в казну дороги, конкуренция между ними стала с каждым годом нарастать.

Ветками Юго-Западных железных дорог Днестр пересекался в трех местах – у Бендер, Рыбница и Могилева, да и главный участок этих дорог – Одесса – Жмеринка – проходил почти параллельно Днестру с удалением от 25 до 70 верст, т.е. находился в зоне гужевых доставок. В 70-х гг., когда проложили линии от Тирасполя до Унген, а на юге – от Бендер до Рени (и ветвь к Варнице), подавляющая масса днестровского груза не направлялась ниже Варницы, а перегружалась в вагоны и следовала в Одессу. Но железным доро-

гам в течение 25 лет (до 1893 г.) противостояла довольно сильная транспортная компания - РОЛИТ, которая выделила на Днестр часть своих пароходов и специально приспособленные к этой реке грузовые суда: в течение 80 - начале 90-х гг. от Сорок до Одессы курсировали 4-6 баржирных пароходов и от 34 до 58 барж.

Транспортировка хлеба таким путем стоила дешевле и при соблюдении необходимых условий перевозки зерна позволяла с речных барж передавать груз на морские суда<sup>44</sup>. Но был ряд неудобств: хлеб часто увлажнялся и требовал выгрузки в Одессе для просушки, из-за судоходных условий на Днестре грузы часто задерживались в пути. Железные дороги устанавливали тариф выше, чем РОЛИТ на реке, но обеспечивали устойчивость грузопотоков круглый год (по первому требованию грузоотправителя), быстрее доставляли грузы.

Конкурентная борьба за грузы велась по нескольким направлениям. Главное из них - понижение тарифной ставки. В течение 80-х гг. управление дорог понизило ее на участке Бендера - Одессы с 5 1/4 до 2 1/4 коп. с пуд. Затем понижение было распространено на "Новоселицкие ветви". То же самое делало управление РОЛИТа. Кроме того, к началу 90-х гг. оно усилило свой грузовой парк дополнительными судами для транзитной доставки зерна в Одесский порт. Для перехвата и временного хранения хлеба управление дорог начало выдавать продавцам ссуды под хлеб, организовало свои агентства на Днестре. Значительно была расширена сеть элеваторов, складских помещений, платформ - этой "сосудистой системы производства"<sup>45</sup>. Ссуды в 1884 г. выдавали из 50% стоимости хлеба, а в 1891 г. ее увеличили соответственно до 80%. На дорожных складах, начиная от ст. Яноуцы до ст. Варница (всего 14), можно было долговременно хранить свыше 1,5 млн. пуд. зерна и маневрировать товарными ресурсами. Управление зафрахтовывало на Днестре частные суда. (в течение 1886-1895 гг. половина хлеба, вывозимого с Днестра по рельсам, доставлялась к пристаням этими судами)<sup>46</sup>.

РОЛИТ держалось до известного предела: уравновешивающих сил оказалось недостаточно - ежегодные дефициты в днестровских операциях и невозможность одолеть конкуренцию железных дорог заставили его в 1894 г. уйти с реки. Удельный вес РОЛИТа в вывозе хлеба был подвержен большим колебаниям и никогда не превышал таковой по железнодорожным перевозкам. Из всего вывезенного хлеба с реки на долю РОЛИТ приходилось (в %):

1881 г. - 11,7	1888 г. - 25,6
1882 г. - 14,4	1889 г. - 26,9
1883 г. - 19,8	1890 г. - 24,6
1884 г. - 32,5	1891 г. - 38,4

I885 г. - 27,8  
I886 г. - 40,8  
I887 г. - 36

I892 г. - 47,9  
I893 г. - 17,7  
I894 г. - 13,5

\* Обзор комиссионно-ссудных операций Юго-Западных железных дорог. Киев, 1896, с.40.

Давление железных дорог на РОПИТ проявлялось не только в усилении потоков грузов к Одессе, но и через отвлечение грузов с верхнего течения (от Могилева до Жванца) в северо-западном и западном направлениях (на Кенигсберг, Данциг, Брест, Ригу, Варшаву и в Австрию)<sup>47</sup>.

С удалением судов РОПИТА железные дороги обеспечили себе доминирующее положение в транспортировке грузов к Одессе. Инженер В.Ю.Руммель отмечал в 1896 г.: "Железная дорога в настоящее время успевает перенимать с р.Днестра хлебного груза в 4 раза больше, чем сколько его удается сплавить на морской путь"<sup>48</sup>.

В целом железнодорожная сеть протяженностью около 800 верст далеко не полно удовлетворяла хозяйственные потребности края. Некоторые участки Бессарабии (приморская полоса, побережье Прута от Рени до Унген, Аккерманский уезд) оказались в стороне от больших дорог, где по-прежнему преобладал гужевой транспорт. Для этой сети был особенно характерен односторонний, вывозной по преимуществу, грузопоток, что приводило к большому пробегу порожняка (вагонооборот наполовину был холостым).

### 3. Водный транспорт

Бессарабия являлась приморским краем. Но роль побережья в развитии его товарооборота на протяжении всего исследуемого периода была весьма ограничена. От Килийского рукава Дуная до Царьградского гирла Днестровского лимана на протяжении 120 верст лишь в трех местах можно было удобно выйти в море: у Жебриян, Балабанки и через названное гирло. Побережье Черного моря здесь состояло из узких песчаных пересыпей без бухт.

Только к концу века появилась небольшая пристань у с.Балабанка, построенная помещиком Беликовичем для вывоза соли и хлеба. На это место как возможную пристань указывал еще в начале века генерал И.С.Тучков в своей "Записке о Бессарабии"<sup>49</sup>. Практически в морском судоходстве Бессарабия участвовала только через порты на Дунае и Аккерман на Днестровском лимане.

Итак, водный транспорт развивался главным образом на речных путях сообщения - по Днестру и Дунайско-Прутской системе. Эти пу-

ти "образуют естественные каналы для перевозки продуктов из отдаленных от моря областей в Черное море..."<sup>50</sup> К тому же громоздкость земледельческой продукции "неизбежно делает водные перевозки основным видом транспорта"<sup>51</sup>.

Остальные реки края были недоступны для судоходства. Речной транспорт обеспечивал наиболее дешевый провоз больших грузов, но имел ряд недостатков: небольшую скорость доставки товаров, сезонность работы, удлинение пути вследствие извилистости рек, ограниченное число портов, для проведения судов нужна была большая рабочая сила.

Днестр — важнейшая водная магистраль области — с 1812 г. стал связующим звеном между Бессарабией и левобережными районами, а после 1831 г. его роль еще более возросла. В пределах России река протекала на расстоянии 830 верст, а его лиман простирался более чем на 40 верст. Весь водный путь по Днестру, лиману и морем до Одессы составлял 950 верст. В середине века из сплавляемого по реке хлеба Бессарабия давала около 2/3, а Подольская губерния — 35%; в 80-х гг. бессарабский хлеб уже составлял 90%<sup>52</sup>.

Но Днестр и Прут — реки относительно небольшой глубины, крайне извилистые, с крутыми размываемыми берегами. Несамоходный флот на Днестре представляли различные типы подвижного состава, большинство из которых являлись маломерными, плоскодонными из-за мелководности реки при спадах, периодически повторявшихся разливах. Флот совершенствовался в зависимости от судоходных условий и технических нововведений в подвижном составе.

Самым распространенным судном являлся галер, ходивший только на Днестре и Западном Буге. Он был приспособлен для отправки грузов сплавом вниз по течению реки. Его конструкция очень проста: это плоскодонный четырехугольный ящик длиной в 9 (по дну 7) и шириной в 4 сажени, а высотой в 2 аршина. Оборудование примитивное. Из-за непрочной отделки галеры были рассчитаны на один рейс и по прибытии в конечные пункты — Маяки или Барницу, продавались на слом, поэтому в рейсы шли главным образом новые галеры.

Галер предназначался для транспортировки зерна в мешках. В среднем грузили 1-2 тыс. пуд. Эти суда обычно шли вниз по течению или подымались вверх небольшими караванами. При оптимальных условиях судоходства галер доходил в Маяки со среднего Поднестровья за полмесяца, а при малой воде вдвое дольше<sup>53</sup>.

С проведением в конце 50-х и в 80-х гг. гидротехнических работ на Днестре создались условия для сплава более вместительных судов и повышенной прочности. К концу века преобладающим типом судов становится паром — четырехугольный ящик из дубового леса дли-

ной в I3-I4, шириной - 5 саженей и высотой бортов в 2 аршина. Средняя грузоподъемность составляла 6 тыс., но иногда нагружали до 8-10 тыс. пуд. Назначение парома то же, что и у галера: сплав хлеба в мешках (кукурузы кочанами), а иногда и овеклы<sup>54</sup>; ходили преимущественно между Могилевом и Варницей.

Днестровскими судами являлись также плашкоуты - плоскодонные, мачтовые, палубные суда, поднимавшие от 10 до 12 тыс. пуд. груза. Они предназначались для сплава хлеба. Против течения их подымали с помощью лошадей и парусов. Строились плашкоуты на берегах Днестра - в Шерпенах, Сахарне, Каменке, Порогах, Ямполе, Могилеве. В 1857 г. по реке ходили всего 22 таких судна.

Менее распространенными судами являлись берлины, или байдаки, различной величины и грузоподъемностью от 2 до 10 тыс. пуд. Этот тип судна возник на Днепре и Южном Буге, т.е. в судоходных условиях, аналогичных с днестровскими.

На протяжении всего изучаемого периода на Днестре и Пруте для сплава леса, гипса, хлеба, фруктов пользовались еще одним из самых простых и дешевых транспортных средств - плотами.

В результате углубления русла Днестра и развития пароходства конструктивные и ходовые характеристики сплавляемых и прицепных судов заметно изменились: получили распространение неплоскодонные суда, баржи большого тоннажа, появились металлические суда. В верхней части Днестра широко применялись специальные лодки грузоподъемностью от 800 до 3000 пуд. (ходили между Старой Ушицей и Могилевом; против течения поднимались конной тягой).

С развитием пароходства стали использовать большие грузовые суда, сконструированные И.Ю.Гессеном, инженером РОПИТА. Их грузоподъемность достигала 10 тыс. пуд. (построено всего 20 штук). Они ходили главным образом в нижнем течении. Позднее появились еще более вместительные суда - так называемые подчалки. Те и другие вниз шли самоплавом, вверх их вели на буксире пароходы. Они применялись в основном для подвоза грузов к морским баржам. Там же использовались в конце века еще более крупные суда: водоизмещением от 16 до 40 тыс. пуд., буксируемые в оба конца пароходами<sup>55</sup>.

Количество различных несамоходных судов и плотов возросло с 30-х гг. до 70-х гг. в 10,5 раза (с 200 до 2550)<sup>56</sup>.

Все крупные суда на реки Бессарабии поставлялись с предприятий страны и из-за границы. Мелкое судостроение на Днестре и Дунае также содействовало пополнению флота. Галеры и плашкоуты строились на Днестре - в городах и селах Подольской и Бессарабской губерний, парусные и гребные суда - в Аккермане, Измаиле и Рени. Измаил с 30-х гг. являлся бессарабским центром судостроения. В Рени

судостроение стало развиваться с началом деятельности Черноморско-Дунайского пароходства.

Возрастающая роль Днестра в товарных перевозках обусловила необходимость осуществления большого объема работ по устраниению мелей, перекатов, порогов, подводных камней, затонувших деревьев, углублению фарватера, расчистке бичевника, оборудованию причальных мест, пристаней, портов.

В 1876 г. и 1881 г. бессарабское земство ходатайствовало перед правительством о проведении более детального исследования и значительной расчистки русла. Оно выражало волю бессарабских землевладельцев, заинтересованных в быстрой и дешевой доставке получаемой ими сельскохозяйственной продукции к центрам внутреннего и зарубежного сбыта. Настоятельно добивалось этого и транспортно-торговое объединение РОЛИТ. И царское правительство вынуждено было более пристально вникать в состояние днестровского судоходства.

С 1884 г. казна стала отпускать кредиты для проведения важных работ по улучшению водного пути. Основное внимание уделялось среднему течению реки (от Могилева до Выхваницев). Улучшение судоходных условий и введение буксирного пароходства положительно сказалось на грузообороте Днестра: количество провозимых в навигацию товаров возросло с 4,3 млн. до 16 млн. пуд.<sup>57</sup> Выиграли от улучшений на этом участке реки и товароотправители за счет снижения фрахта на 25%.

Для завершения работ требовался большой объем капиталовложений, однако в 90-х гг. правительство отказалось в дальнейших ассигнованиях из-за "неблагоприятного состояния финансов в стране". Намеченные работы не были доведены до конца. С верхнего Поднестровья, богатого хлебом, грузы по-прежнему шли к Одессе окружным путем по веткам Юго-Западных дорог, делая пробег в 600 верст. Из-за плохих судоходных условий продолжал существовать примитивный плоскодонный флот с очень обременительной и дорогостоящей перегрузкой товаров в устье Днестра на суда с глубокой осадкой. Главные перевозки с Днестра переместились на железные дороги<sup>58</sup>.

Таким образом, царское правительство не способно было до конца разрешить важную хозяйственную задачу: создать необходимые условия транспортировки грузов по Днестру.

Серьезным препятствием для судоходства по нижнему течению Днестра являлась малая его глубина при впадении в лиман, поэтому погдавляющая масса грузов доставлялась в Маяки, расположенные в 14 верстах выше лимана. Фактически Днестр оставался закрытой рекой из-за невозможности транзитного следования судов через лиман и морем в Одессу. Выгрузка хлеба в Маяках и перевозка его гужем обходилась дорого.

Требовалось открыть доступ грузам в лиман. За это взялся известный предприниматель одесский купец И.Суровцев, занимавшийся сплавом хлеба с верховьев Днестра. Он подрядился проложить судоходный канал, который позволил бы проходить судам грузоподъемностью до 6 тыс. пуд.

Обводной канал Суровцева в 12 верстах от впадения Днестра в лиман протяженностью в 160 и шириной в 7-10 саженей и гарантированной глубиной около 2 м был открыт в мае 1840 г. Однако в течение 1841-1845 гг. через канал прошли только 54 судна, и строитель-подрядчик терпел убытки. Примерно столько же судов прошло и в 60-х гг. Ни И.Суровцев, ни правительственные чиновники, не учли важного обстоятельства: сплавляемые по Днестру галеры и плоты не выдерживали качки на волнах лимана, а тем более в море, и разваливались. Необходимо было капитально переоборудовать весь подвижной состав с тем, чтобы увеличить тоннаж и прочность. Это само по себе являлось для Поднестровья делом сложным из-за отсутствия корабельного леса. К тому же уровень судоходства и сложившиеся традиции в сплавном деле не позволяли перестроиться за такой короткий срок. Пока преобладали маломерные и хрупкие суда, о-трудом дотягивавшие до Маяков<sup>59</sup>.

В последующие десятилетия расширение пароходства на Днестре неминуемо потребовало преодоления естественного барьера в другом месте - между морем и лиманом. Практика пароходства РОПИТ показала, что без гидротехнических работ больших масштабов стабильного прямого сообщения между Одессой и Нижним Поднестровьем не добиться.

Под давлением торговых кругов и помещиков-предпринимателей государство снова должно было обратить внимание на этот водный путь. В 1890-1891 гг. намеченный канал длиной в 2140 м и шириной в 44 м, при глубине в 2 м был прорыт и начать работы по расчистке бара при Царьградском гирле<sup>60</sup>.

Результаты таких усовершенствований в судоходстве оказались орезу же. Так, в 1899 г. в Аккерман о Днестра были доставлены большие грузы хлеба. Через лиман и морской бар прошли в Одессу баржи, груженные на днестровских пристанях и в Аккермане пшеницей, кукурузой, ячменем и рожью, а в Маяки из Одессы - порожняк<sup>61</sup>. Таким образом, лишь в самом конце XIX в. завершилось устройство сплошного водного пути Днестр - лиман - Черное море и организовано регулярное судоходство по нему.

На Днестровских пристанях (30) требовалась существенная реконструкция причальных линий сезонного характера, в большинстве не имевших подъемно-транспортного оборудования.

Большой пристанью в нижнем течении являлись Маяки. Расположенные в 40 верстах от Одессы и перед мелководным лиманом, Маяки служили крупной перевалочной базой хлеба с водного транспорта на гужевой: грузооборот их по зерну составлял в 40 - 50-х гг. 300-700 тыс. в последние десятилетия - до 1 млн. четвертей и десятки тысяч ведер вина и спирта и много других продуктов. Для перевозки их в Одессу требовалось более 100 тыс. пароволовых подвод. К пристани стекалось до 10 тыс. рабочих.<sup>62</sup>

В 50-х гг. к Маякам в навигационное время доходили 1500, а в 60-х гг. - до 1785 галер - из них 3/4 весной. До 1849 г. причалы находились в собственности государственных крестьян с. Маяки, каждый из них выделял для этого участок берега и произвольно назначал плату за выгрузку товаров. В упомянутом году Главное управление путей сообщения взяло причалы в свое ведение. Лишь в 60-х гг. разработали проект переустройства пристани с удлинением причальной линии в 2 раза, построили понтонный мост и безопасную зимнюю стоянку для судов. До прокладки рельсового пути от Бендер к Днестру Маяки являлись грузонапряженным участком и как бы хлебным складом Одесского порта. Но на пристани не было зернохранилищ. С вводом в эксплуатацию железной дороги Одесса - Тирасполь этот перевалочный пункт терял значение в транспортировке хлеба.

Другая не менее важная пристань в нижнем течении реки - Варница как крупный транспортно-перевалочный узел хлебных грузов приобрела особое значение в 70-х гг. Постройка железной дороги обеспечила создание прямого сухогутного сообщения. В 80-х гг. в навигацию при возрастшей интенсивности перевозок пристань принимала для перекантовки в вагоны до 10 млн. пуд. хлеба. Но оборудование причалов оставалось примитивным: разгрузочно-погрузочные, складские и весовые операции осуществлялись в основном ручным способом артелями. Рабочие стекались туда в летне-осенний период из разных мест Бессарабии, украинских губерний и других районов страны. Учитывая загруженность пристани, в 80 - 90-х гг. железнодорожная администрация нанимала в артели рабочих с повышенной оплатой - до 2 руб. за вагон. При полноводье по реке прибывало в день по 50 - 60 тыс. пуд., и суда ожидали разгрузки до 10 дней из-за недостаточной длины причала. Частично суда причаливали у Паркан. В Варнице также хлеб перегружался с паромов на морские баржи для следования в Одессу, но это делалось редко. Главная же роль этой пристани заключалась в перевозке хлеба на смешанном рельсовово-водном пути.<sup>63</sup> Здесь не было перевалочных складов.

Ниже по течению находился Тирасполь, мимо которого проходило по Днестру более 10 млн. пуд. грузов и лишь малая часть попа-

дала на железные дороги. Процесс перемещения грузов осложнился. Сообщение пристани со станцией было затруднено: при перевозке гужом требовались тысячи подвод, и доставка таким способом стоила дороже перевозок от Тирасполя до Одессы<sup>64</sup>.

Варница и Маяки являлись для днестровского судоходства разгрузочными пристанями. Подавляющее же большинство пристаней с примитивными причальными устройствами служило только для погрузки товаров и сплава. Из крупных можно назвать в среднем течении Атаки, Сороки, Наславчу, с каждой из них в конце 70-х гг. отправлялось в навигацию по 200 тыс. четвертей хлеба, а в отдельные годы и больше<sup>65</sup>. К концу XIX в. в среднем течении Днестра заметно выделилась пристань Лалово погрузкой хлеба (по 1300 тыс. пуд. и более в период навигации)<sup>66</sup>.

До сооружения железных дорог переправочными средствами через Днестр являлись главным образом паромы и некоторые мосты. Из переправ особое значение имели Атакская и Паланкская, находившиеся на пересечениях водного пути и гужевых дорог. Они ежегодно пропускали десятки тысяч подвод с хлебом, продуктами садоводства и гурты скота. Казна и помещики превратили эти важные пункты товародвижения в источники доходов: на всех больших реках (Дунае, Днестре, Пруте) действовало 10 перевозов, принадлежавших частным лицам, и 6 казенных (из них три "плавучих моста")<sup>67</sup>.

В периоды весенней и осенней распутиц и при ливнях к рекам трудно было проехать, особенно это касалось паланской переправы, через которую проходили большие потоки хлеба в Одессу из Аккерманского уезда. Из-за разлива Днестра путь от Паланки до Маяков становился почти непреодолимым на расстоянии 20 км.

Паромные переправы не обеспечивали необходимых экономических связей между берегами Днестра. В короткое зимнее время движение грузов происходило по накатанным ледяным путям. Залежалый груз нередко зимовал на берегах.

С развитием железнодорожного транспорта во всех пристанях и торговых местах на Днестре были устроены паромные переправы, в Бендерах, Рыбнице, Могилеве-Подольском сооружены железнодорожные мосты и в Маяках – понтонный разводной мост.

В результате роста торгового судоходства на Черном море и впадающих в него больших реках увеличивался спрос на моряков и портовых рабочих. Для пополнения кадров этих специалистов царское правительство решило создать сословную группу – "вольных матросов" из числа мещан и государственных крестьян прибрежных городов и селений. Средствами привлечения желавших войти в цехи царское правительство избрало налоговые и повинностные льготы<sup>68</sup>.

Потребность в таких матросах на судоходных реках "новороссийских губерний" и в Бессарабии в несколько раз превосходила численность вступавших в цехи. В Бессарабии цехи сложились на Дунае и Днестре. Уже в 1838 г. Измаильский цех состоял из 23 семей и 63 одиночек. В 1840 г. таковой оформился в Аккермане, затем они появились в Килии и Рени. На Днестре кроме аккерманского цеха в середине 40-х гг. большой контингент "вольных матросов" выделился из левобережных казенных селений Тираспольского и Одесского уездов. К концу 40-х гг. на Днестре и Дунае контингент "вольных матросов" был доведен до 1400 человек. После Крымской войны цехи также продолжали действовать<sup>69</sup>.

В ходе переписки о судьбе вольных матросов возникли проекты об открытии в портах Черного и Азовского морей специшкол для подготовки специалистов судовождения. В Бессарабии аккерманские торговые круги, связанные с морским и речным мореплаванием, в 1876 г. выделили денежные и материальные средства и открыли класс по подготовке штурманов каботажного плавания, который действовал до 1882 г., затем переведен на Днепр в г. Адешки<sup>70</sup>.

Так, на местах торговая буржуазия стремилась разрешить проблему пополнения морского и речных флотов специалистами.

Товарное производство росло, и гужевой транспорт и сплавные суда с трудом справлялись с увеличившимся грузооборотом. Назрела необходимость перейти к паровому флоту. Первые пароходы на Днестре начали курсировать в 40-х гг.<sup>71</sup>

Три судна сформировали маленький флот (названный "Днестровским пароходством"), включенный в 1845 г. в состав Одесской пароходной экспедиции или Новороссийской экспедиции, объединившей все черноморское пароходство. Во время Крымской войны эта экспедиция потеряла самые лучшие и сильные единицы, а остатки были куплены РОПИТ, к которому перешли и обязанности по судоходству на Днестровском лимане<sup>72</sup>. Днестровское пароходство, обслуживавшее лиман и предустье реки, продолжало играть позитивную роль в развитии товарооборота прибрежной полосы. Министерство финансов в справке о нем отмечало, что пароходство "действительно приносит большую выгоду местной промышленности, особенно жителям южной части Бессарабии", сбыт пшеницы и других сельскохозяйственных продуктов в Одессу из южных уездов стал выгодным и более доступным<sup>73</sup>.

В 1847 г. появилась флотилия частного предпринимателя полковника Лубы, которая состояла из 40-сильного парохода (построен по его заказу в Англии с малой осадкой и габаритами, приспособленными к судоходным условиям Днестра), четырех дубовых парусных судов и четырех больших плоскодонных лодок (вместимостью по 800 чет-

вертей каждая) для буксировки пароходом. Вся флотилия могла одновременно доставить до 12 тыс. четвертей хлеба. Пароход ходил по реке до 1852 г., буксируя суда вверх по течению до Ямполя и вниз – до Одессы<sup>74</sup>.

Новый этап развития пароходства на Днестре начался в 1863 г. и продолжался 30 лет в связи с вводом на реку судов Русского общества пароходства и торговли (РОПИТ). Это акционерное общество, всемерно поддерживаемое государством, было учреждено на Черном море в 1857 г. с широкими привилегиями и большими возможностями. РОПИТ в 70-х гг. содержало в концессии Одессскую железную дорогу. В то же время это была самая крупная транспортно-предпринимательская компания на Черном море<sup>75</sup>.

На Днестре операции РОПИТ сводились не только к транспортировке грузов, но и к торговым сделкам – закупке зерна за наличные и через ссуды. Интерес правления РОПИТ к Днестру проявился вслед за учреждением компании. Он объяснялся транспортными трудностями, которые испытывали грузоотправители одесского района хлебной торговли. Потребность в налаженной, надежной и сравнительно недорогой доставке больших партий зерна в порт нарастала с каждым годом. Удобное расположение Днестра среди обширных зерновых районов, его близость к Одессе обеспечивали необходимые грузотоки к пристаням реки.

Для исследования судоходных условий в нижнем течении реки РОПИТ приглашало известного английского инженера Гартлея, руководившего гидротехническими мероприятиями на Сулинском рукаве Дуная. Пробные рейсы пароходов с баржами вверх по течению в 1863–1864 гг. показали, что из-за мелководья, засоренности фарватера, малосилья пароходов сквозное движение с моря невыгодно, поэтому РОПИТ сосредоточило суда на линиях Одесса – Аккерман – Маяки<sup>76</sup>.

Столкнувшись с большими препятствиями, РОПИТ вынуждено было провести ряд мероприятий, чтобы приспособить перевозочные средства к условиям реки, сконструировать новые типы судов, исследовать русла<sup>77</sup>: Пока оно этим занималось, появился серьезный конкурент, стремившийся перехватить грузы – железнодорожный транспорт.

С 1863 по 1876 гг. суда РОПИТ перевозили грузы главным образом в нижней части Днестра<sup>78</sup>. Лишь в 1881 г. с вводом в эксплуатацию приспособленных к плаванию на реке судов РОПИТ открыло пароходное сообщение от Сорок до устья (на 600 верстах) и далее морем до Одессы двумя буксирами и необходимым количеством барж<sup>79</sup>.

Флот РОПИТ на Днестре затем был значительно увеличен: в 1886 г. он состоял из 6 пароходов и 58 прицепных судов, в 1891 г. – из 4 пароходов и 37 прицепных судов<sup>80</sup>. За эти годы объем транспортиров-

ки грузов возрос с 527 тыс. пуд. до 4-6 млн. пуд. в год<sup>81</sup>.

Примерно полтора десятилетия суда РОПИТ содержали переправу на лимане между Аккерманом и Овидиополем, буксируя зерновые грузы. В связи с подготовкой к войне с Турцией в 1877 г. с Аккермано-Овидиопольской линии пароходы были сняты<sup>82</sup>.

В местах, близко расположенных к районам производства, для накопления хлебных грузов и устойчивости торгово-транспортных операций РОПИТ построило к середине 80-х гг. на берегах реки в пунктах погрузки зерна (от Атак до Олонешт) 17 складов и платформ под пшеницу (емкостью в 590 тыс. пуд.) и 94 хранилища для кукурузы<sup>83</sup>. Эта транспортно-складская система запасов позволила увеличить коммерческие операции по вывозу зерна до 3-5 млн. пуд. в год.

Помимо РОПИТ Днестр привлекал внимание других капиталистических объединений и отдельных предпринимателей, но общество не пускало на реку другие транспортные компании. Лишь отдельные частные суда курсировали здесь периодически,

С уходом РОПИТ с Днестра пароходство перешло в руки других судовладельцев. Первое время это сказывалось на объеме грузопотоков. В 1893 г. пароходами было доставлено всего 723 тыс. пуд. грузов, вместо 4600 тыс. пуд. в 1891 г. Но в 1895 г. здесь ходило уже 11 пароходов и 329 непаровых судов; грузоподъемность всего флота составила 59 тыс. т. Днеотровское судоходство значительно усовершенствовалось в техническом и в коммерческом отношениях, но по грузообороту отставало почти от всех водных магистралей Европейской России. Безусловно, это отражалось на реализации продукции сельского хозяйства в бассейне реки – густо населенной аграрной полосе Бессарабии и сопредельных губерний.

Флот смешанного плавания (река-море), базировавшийся в Днестровском лимане, влияя на судоходство в низовьях Днестра и лимане, содействовал возвышению роли Аккермана в торговых связях Бессарабии с Одессой.

Днестровский лиман (длина 60 и ширина в средней части 9 км) отличался мелководьем: глубина нигде не превосходила 2,6 м. А во время сгона воды при ветрах с суши уровень ее падал на 0,75 м<sup>84</sup>. До введения пароходства переправа через лиман осуществлялась парусными и гребными судами. При попутном ветре парусники проходили расстояние между Аккерманом и Овидиополем за 3/4 часа, при других направлениях – от нескольких часов до полусуток и даже 16 часов. Зимой тяжелогруженные обозы направлялись в Одессу через Бендера и Тирасполь и вместо 45 (с переправой через лиман) проходили 217 верст.

На основе роста торгового судоходства в нижнем течении Днестра возник Аккерманский порт. В 20 – 30-х гг. в Аккермане, по свидетельству современника, "торговля по неудобству судоходства шевелилась слабо". Между Аккерманом, Одессой и Херсоном ходили парусные суда и иногда направлялись в Турцию. Из-за высоких фрахтов хлеб за границу не вывозился<sup>85</sup>.

В 40-х гг. с аккерманской пристани на малых турецких и греческих судах вывозили небольшое количество пшеницы, сала, коровьего масла и других сельскохозяйственных товаров за границу, на внутреннем рынке торговали солью. Это определяло коммерческий облик города. Его грузооборот в середине 50-х гг. почти совсем сократился<sup>86</sup>.

Город значительно окреп после Крымской войны (с потерей нижнедунайских портов) как посредник в торговых связях Бессарабии с Одессой на главной водной магистрали области, превратился в важный транспортный узел, где концентрировались большие массы хлеба, которые перегружали на морские суда или перевозили в Овидиополь. В начале 60-х гг. бессарабские власти подняли вопрос об учреждении в Аккермане порто-франко, но, учитывая интересы Одессы, правительство не утвердило проект.

В 80 – 90-х гг. из бессарабских портов Аккерманский являлся уже одним из крупных: через него проходило только хлебных грузов от 2 до 8,5 млн. пуб. в год<sup>87</sup>. Порт включал в себя пять пристаней: две городские, три частные (РОПИТ и еще две судовладельцев Вебстера и Ратнера), четыре из них каменные. Сооруженные на пристанях эстакады с конно-железной дорогой обеспечивали загрузку судов непосредственно из вагонеток. В городе для хранения и накопления хлеба насчитывалось 80 амбаров (вмещали до 5 млн. пуд.), откуда конки и ломовые извозчики его доставляли на погрузку к баржам. Порт обслуживали 6 "пароходных предприятий", таможня, транспортные и страховые конторы<sup>88</sup>.

Самый крупный флот в низовьях Днестра и на лимане принадлежал судовладельцу николаевскому купцу И.А.Баптизманскому. Этот флот, фактически занявший место РОПИТ, открыл рейсы с 1892 г., и к концу десятилетия состоял из 5 баксирных пароходов (3 речных и 2 морских), 35 морских барж, 24 берлин и 24 паромов. Все суда были сгруппированы в 2 флотилии – речную и морскую. Берлины и паромы ходили по Днестру от Сорок до Маяков вниз по реке самоплавом, а вверх буксировались пароходами. На морские суда товары перегружались в лимане или на взморье. С такими транспортными средствами И.А.Баптизманский решил с 1895 г. вступить в борьбу с Юго-Запад-

ными железными дорогами. Он запросил у казны субсидию в 300 тыс. руб. серебром для содержания буксируного пароходства на нижнем течении Днестра (330 верст) и обязался довести свой флот до 1 млн. туд. водоизмещения. Министерство финансов не пошло ему навстречу. Однако несмотря на отказы, Аккерманский к началу XX в. оставил самим крупным судовладельцем на реке: его флотилии продолжали транспортировать хлебные грузы с нижнего течения в Одессу.<sup>89</sup>

Крупные торговцы г. Аккермана и помещики уезда в конце века начали добиваться разрешения открыть морской порт на месте действовавшего речного, чтобы обеспечить выход сельскохозяйственных товаров на заграничные рынки прямым сообщением, минуя Одессу. Заинтересованные лица обосновывали необходимость этого огромным количеством грузов, поступавших в Аккерман (до 14 млн. туд. хлеба, 2 млн. туд. вина, соль, рыба, продукция животноводства) и большими неоправданными расходами на транспортировку их в Одессу.<sup>90</sup>

Но для реализации такого обширного плана, продиктованного коммерческими расчетами, требовались миллионы рублей. Выход был найден: в 1899 г. городское управление подписало предварительный концессионный договор с московским купцом, австрийским подданным Б. И. Вангелем, который обязывался за свой счет построить морской порт, элеватор и прорыть канал через лиман к морю в 7 м глубиной, за что получал право в течение 65 лет взимать по 1/2 коп. с каждого пуда ввозимого и вывозимого за границу зерна. Безусловно, контракт был очень выгоден подрядчику, но открывал и для Аккермана и землевладельцев уезда перспективу прямого выхода на мировой рынок. Однако правительство не утвердило его, ссылаясь на то, что городские власти не имеют права распоряжаться лиманом как своей собственностью и к тому же Вангель – иностранный подданный. В официальном отказе Главное управление торгового мореплавания и портов обнадежило купцов и помещиков тем, что оно в ближайшее время приступит к сооружению порта в Аккермане.<sup>91</sup> Таким образом, к началу XX в. доступ к Аккерману морских судов под иностранными флагами не был открыт, они, как и прежде, шли в Одессу или в Дунай через Сулинский рукав.

Попытка введения регулярных рейсов морских судов к устью Днестра свидетельствовала о наезревшей экономической необходимости этого, но реализация упомянутого плана оказалась невозможной – государство не помогло, отдавшись обещанием.

Аккерманский порт иногда посещали турецкие, греческие и румынские суда, но это не имело существенного значения в торговле сельскохозяйственными товарами.

Развитие судоходства по Дунайско-Прутской речной системе в исследуемый период можно подразделить на два этапа: 1) с 1812 по 1856 гг. и 2) с 1878 г. до начала XX в. На первом этапе судоходство совершалось исключительно по Сулинскому рукаву, два других рукава Дуная из-за отсутствия судоходных условий не были пригодны для этих целей. Сулинский рукав являлся более глубоководным, хотя и он при впадении в море также заносился песком и илом, так что вход больших судов был затруднен и требовалась перегрузка на лодки. Основная масса судов направлялась в Галац и Браилов. Оживилось судоходство также в Измаиле и Рени. В 1835-1846 гг. в Измаил в среднем ежегодно приходило 160, а в Рени - 46 единиц, из них по обоим портам 30% под российским флагом. Однако суда вместимостью до 150-300 т вынуждены были заниматься перевалкой грузов на рейде у морского бара и перед речными мелями.

Против течения суда поднимались очень медленно с помощью парусов, а иногда их тянула бечевая судовая команда. До Рени и Измаила парусное судно добиралось несколько недель. Груженые суда, спускаясь по течению, так же с трудом доходили до моря<sup>92</sup>.

В результате отторжения Подунавья по Парижскому трактату 1856 г. Россия лишилась дельты реки и вернула часть ее (Килийский рукав) лишь через 22 года. На реке установилась "свобода судоходства" в ущерб России. Созданная вскоре Европейская Дунайская комиссия (находилась в Галаце) поставила судоходство на нижнем течении реки под контроль Англии и Франции. А для надзора за регламентацией судоходства учредили еще одну комиссию (речную) из представителей прибрежных государств - Австрии, Баварии, Турции, Виртемберга и Придунайских княжеств. В этой комиссии с самого начала деятельности обнаружилось засилье Австрии, стремившейся монополизировать Дунайское судоходство.

В 1857-1861 гг. по распоряжению Европейской Дунайской комиссии расчистили и углубили Сулинский рукав. Это заметно сказалось на увеличении грузооборота через Сулин: с 2,5 млн. т в 1856-1860 гг. до 7 млн. т в 80-х гг. Движение осуществлялось только через Сулинский рукав, а Галац и Браилов, специально оборудованные для приема и стоянки большегрузных судов, становились не только речными, но и морскими портами. Этим рукавом шли суда в Рени и Измаил.

Килийский рукав. в течение двух десятилетий изучался английскими инженерами и гидрологами по заданию румынских властей с целью превращения его в крупную магистраль, связывающую Черное море с Галацем и сетью румынских и австрийских железных дорог. Конечная цель этих мероприятий: подорвать значение Одесского порта,

отвлекая от него грузы из Бессарабии. Проекты обсуждались в правительственный кругах Румынии и были близки к осуществлению, но помешала война 1877-1878 гг., а по Берлинскому трактату Россия снова вышла за Дунай<sup>93</sup>.

Новый этап российского судоходства на Дунае отмечен рядом успехов, но осложнен острой конкурентной борьбой с сильными противниками – австрийскими, румынскими и венгерскими пароходными объединениями, субсидируемыми правительствами. Россия заметно отставала от этих конкурентов в силу ряда причин: более поздней организацией пароходства, невыгодной политической обстановкой, вызванной проникновением Англии и Германии на Балканы и стремлением вытеснить из этого района Россию, слабым развитием речного судостроения. Кстати сказать, Европейская Дунайская комиссия преднамеренно воздвигала на реке сооружения, чтобы обмелел рукав<sup>94</sup>. Распоряжаясь самым полноводным рукавом Дуная, Россия вынуждена была посыпать суда в Рени, Измаил и Килию через Сулин, чем удлинялся путь на несколько десятков верст.

Интересы экономического развития, а также политические и военные мотивы обусловили необходимость для России иметь свой надежный и удобный для судоходства выход в Черное море. Поэтому уже в 1879-1880 гг. бессарабский губернатор, выражая интересы местных помещиков, промышленников и торговцев, ходатайствовал перед правительством о расчистке Килийского рукава<sup>95</sup>.

С 1880 г. исследования рукава, измерения и проекты по расчистке фарватера проводились много раз. Но лишь в 1900 г. прорыли канал через мель в устье Килийского рукава, и Россия обрела судоходный морской выход из Дуная<sup>96</sup>.

Пароходство на Дунае возникло в конце 20-х гг., в 1829-1830 гг. создано первое Дунайское пароходное акционерное общество (Австрия), которое монополизировало судоходство на верхнем и среднем Дунае. Оно стремилось распространить свое влияние и на нижнее течение. В 60-х гг. австрийский торговый флот на Дунае и его притоках насчитывал 130 пароходов, более 400 железных барж, 70 пристаний, верфи, мастерские. В начале 70-х гг. курсировали 155 пароходов и 550 барж. К концу века это пароходство обслуживало весь Дунай, имея 156 самоходных судов и 810 барж, в том числе в нижнем течении 59 пароходов и 396 барж<sup>97</sup>.

Россия в середине 40-х гг. пустила свой первый пассажирско-грузовой пароход до Галаца с заходом в Сулин, Измаил и Рени<sup>98</sup>. На этой же линии ходили суда Новороссийской экспедиции пароходства и РОТИТ до конца 70-х гг.<sup>99</sup>

Непосредственным преемником РОЛИТ на Дунае явилось Черноморско-Дунайское пароходство, возникновение которого связано с деятельностью князя Ю.Е.Гагарина, который, как и некоторые представители высокопоставленного дворянства, стал капиталистом-предпринимателем. В течение двух десятилетий он энергично содействовал созданию Черноморско-Дунайского пароходства. В 1881 г. князь получил разрешение на 5 лет своим пароходом производить "срочные рейсы" между Одессой и Измаилом, за что казна выплачивала ему около 12 тыс. руб. в год. К 1883 г. Гагарин учредил в Одессе "торговый дом", развернул пароходство на Дунае до г. Систова, а казна увеличила "помильную плату" до 58 270 руб. в год. Через три года он организовал акционерно-паевое транспортное предприятие — Черноморско-Дунайское пароходство с основным капиталом в 655 000 руб. (2620 акций) для внутреннего и заграничного плавания. Но уже с первого года существования предприятие несло убытки, и царское правительство из политических и государственных соображений до 1903 г. поддерживало компанию ссудами, дотациями и скупкой акций (к началу XX в. 2/3 их принадлежало казне). За все время деятельности Черноморско-Дунайского пароходства казна вложила в него свыше 5 млн. руб., да еще заплатила за дорогостоящее транспортное хозяйство компании при выкупе в 1903 г. 1092 тыс. руб. и, кроме того, для обновления подвижного состава, на оборудование пристаней и открытие агентств в разных портах Дуная и Прута ассигновало 100 I млн. руб.

Неудачи Черноморско-Дунайского пароходства обусловлены рядом причин, из которых главной была ожесточенная борьба с другими пароходствами на Дунае, особенно с австрийским и румынским. Первое из них, очень мощное по технической оснащенности и постоянно поддерживаемое правительством, стремилось превратить Дунай в "австрийскую реку", давило своих противников снижением фрахтовых ставок на 35-40%. Румынское пароходство, понижая их на 50%, применяло жесткий таможенный режим в отношении судов Черноморско-Дунайского пароходства. Пароходство вступило в соглашение с РОЛИТ о товарном сообщении через Одессу. К 1897 г. компания имела 10 паровых судов, 23 баржи и 19 пристаней<sup>101</sup>. Ее 28 агентств находились в Одессе, Варшаве и на Дунае от Вилкова до Кладева<sup>102</sup>.

Однако достичь перевеса в численности судов и по грузообороту Дунайскому пароходству не удалось. Перед первой мировой войной Австро-Венгрия имела на Дунае 180 пароходов и 900 барж, а Россия — 12 и 30 судов<sup>103</sup>. И все-таки появление российского флота на Дунае нанесло ощутимый удар по конкурентам: постепенно сокращалось посещение Измаила и Рени иностранными судами. Так, их прибыло<sup>104</sup>:

	в 1880 г.	в 1890 г.	в 1900 г.
в Измаил	444	242	55
в Рени	403	258	153

В результате сооружения канала при выходе из Килийского рука-ва Россия обеспечила себе независимость судоходства, безостановоч-ность речных и морских рейсов.

Черноморско-Дунайское пароходство являлось преимущественно транспортным предприятием, но оно, как РОПИТ и Юго-Западные же-лезные дороги, к концу века совмещало доставку хлеба и других сельскохозяйственных товаров с куплей-продажей их через предвари-тельные ссуды до 40% рыночной цены, за что взимало соответствую-щие суммы. Тем самым компания обеспечивала себя грузами и извле-кала доходы от транспортировки и ссудных операций.

В течение 80 – 90-х гг. на Дунае возник ряд других судоход-ных объединений, с которыми Черноморско-Дунайскому пароходству при-шлось конкурировать: Венгерское речное и морское акционерное об-щество (43 парохода и 246 железных барж, из которых 17 судов и 282 баржи действовали на нижнем течении), Сербское частное паро-ходное общество (7 судов и 39 барж), второе Румынское пароходст-во (25 судов и 65 барж) и флотилии частных судовладельцев (75 судов и 450 грузовых барж). Только на нижнем Дунае для товарного движения тогда находилось 167 грузовых судов и до 1100 барж и сре-ди них Черноморско-Дунайского пароходства 12 судов и 27 барж<sup>105</sup>.

Таким образом, торговый флот России на Дунае занимал доволь-но скромное место, хотя в ее распоряжении было 150 верот дунайского побережья и левый берег Прута. В условиях острой и неравной борь-бы и столкновения государственных интересов на Балканах, в том чи-сле на Дунае, доходы компании не покрывали эксплуатационных рас-ходов и судоходство на Дунайско-Прутской речной системе могло разрабатываться только при государственной поддержке.

Государство всесторонне поддерживало дунайское судоходство не только по политическим соображениям. Оно считалось и с интереса-ми акционеров, в числе которых было немало бессарабских землевла-дельцев и купцов. По данным за 1891 г., долевыми пайщиками явля-лись помещики Г.Е.Гагарин-Стурдза, И.В.Кристи, Н.В. и К.В.Леонар-ды, А.Г.Лерхе, братья Демидовы, А.К.Балиоз, купцы Ильевы, Синадино, Тульчиановы, А.П.Руссов, А.С.Гринберг, Г.В.Шопов. Акции распро-странялись также в Одессе, Петербурге, Москве, Киеве, Харькове, Бу-харесте<sup>106</sup>. Дотации казны шли не только на обновление и пополне-ние флота, расширение кабатажного плаванья, но и на проценты этим акционерам. Царское правительство пошло на создание смешанной

экономики: слились частный и мощный государственный секторы.

Конкурентная борьба осложнялась для Черноморско-Дунайского пароходства не только относительной малочисленностью судов, но и их конструктивной разнохарактерностью: наряду с большегрузными судами высшего класса ходили устаревшие о малой грузоподъемностью. В погоне за универсальностью заказывали за границей суда, которые должны были быть приспособлены и к речным и к морским рейсам, на деле же они оказались слабыми на море и неудобными в речном судоходстве, а для плавания по Пруту совсем не годились.

Россия не добилась желаемых сдвигов в борьбе за ведущее положение в дунайском судоходстве: в начале ХХ в. в грузообороте на реке по заграничной торговле на российский флот приходилось по вывозу 3,6% и по привозу 3,1%<sup>107</sup>.

Нижнедунайские вывозные порты, не оснащенные сложным оборудованием, обладали естественными бухтами, в которых производились грузовые операции. В городской черте Измаила еще в первой половине XIX в. были построены склады и амбары для накопления партий хлеба. В 40-х гг. они вмещали до 1,5 млн., в конце века - 2,5-3 млн. пуд. Причалом для судов служила каменная набережная длиной в 640 м. Вывоз хлеба перед Крымской войной достигал 400-500 тыс. четвертей в год<sup>108</sup>.

Второй порт - Килия, который до 1856 г. не представлял собой сколько-нибудь значительного отпускного пункта, к концу века по торговле хлебом обогнал Измаил: его зерновые склады вмещали до 2,5 млн., а отгрузка зерна достигала к 1901 г. 4,7 млн. пуд.<sup>109</sup>

Третий нижнедунайский порт - Рени, расположенный в нескольких километрах от впадения Прута в Дунай и относительно близко от крупного румынского порта Галац, до середины 50-х гг. отпускал около 2 млн. пуд. зерна. С конца 70-х гг. до начала ХХ в. Ренийский порт не выдерживал конкуренции Галаца и не играл роли крупного торгового узла. Хотя Рени превратился в базу Дунайского пароходства, он оставался слабо оборудованным. В порту к концу века действовали пять пристаней, а погрузка хлеба производилась в четырех верстах от них, прямо с берега. Рени - конечная станция Бендера-Ренийской железной дороги, однако к порту от станции рельсовый путь не был проложен. Хлебные склады на 1,5 млн. пуд. находились в городе. Весь грузооборот порта был чуть более 4 млн. пуд. (из них 75% всего вывоза составлял хлеб)<sup>110</sup>.

Занимая очень выгодное географическое положение и имея длинный подъездной путь - Бендера-Ренийскую дорогу, казалось бы, порт

должен стать центральным перегрузочным пунктом на левом берегу Дуная. Но этого не произошло и это обстоятельство не раз привлекало внимание коммерсантов, помещиков и исследователей-экономистов того времени.

На деле из приморских и придунайских селений грузы оттягивались к Килии и на железную дорогу, а с Прута - к Галацу. Главной причиной такого положения являлась коммерческая активность Галаца о режимом порто-Франко (о 1829 по 1883 гг.), который благодаря повышенным ценам, деятельности более 40 крупных коммерческих фирм, 5 банковских контор и большому флоту привлекал до 10 млн.туд. хлеба из Прутской и других зон Бессарабии. Противопоставить Галацу можно было только порто-Франко в Рени, организацию сети зернохранилищ, банковские операции отечественных кредитных учреждений, развитие в больших масштабах судоходства, ряд гидротехнических сооружений, свою систему закупки и транспортировки грузов. Хлебные районы надо было связать с портом благоустроенными дорогами, чтобы парализовать приток зерна к Галацу водой и по шоссейной дороге от Рени, построенной в 60-х гг. Румынией с целью привлечения хлебных грузов к Галацу из южнобессарабских селений. Но все это осталось нерешиенным<sup>111</sup>.

В Бессарабии сложилась тесная связь железнодорожного транспорта с Днестровской водной системой, но почти не получилось такого контакта на Дунае. Здесь Бендери-Ренийская дорога не принимала грузов с реки, да и сама доставляла в Рени от 0,5 до 5% всего вывозимого из порта зерна. Подавляющую массу грузов она направляла к Бендерам и, следовательно, к конечному пункту назначения - Одессе. Не случайно придунайские землевладельцы и торговцы неоднократно ходатайствовали о сооружении веток на Измаил и Килию, чтобы привлечь хлебные потоки в эти порты<sup>112</sup>. Веток не построили, а приступили к прокладке щоссе от Болграда до Измаила, но к началу ХХ в. успели сделать всего 12 верст<sup>113</sup>.

Река Прут как приток Дуная в первой половине XIX в. служила главным образом для сплава лесоматериалов из австрийских владений. Судоходство на р.Пруте находилось в еще более неустроенном состоянии, чем на Днестре (многочисленные мели, перекаты, крутые излучины, небольшая глубина). Ходили плоты и небольшие лодки с сельскохозяйственными продуктами в Галац.

После Крымской войны, с потерей дельты Дуная, интерес России к Пруту повысился. Возраставшая роль Галаца в торговле хлебом стимулировала приток туда большого количества зерна из бессарабских сел. В 1866 г. Россия, Австрия и Румыния заключили конвенцию об условиях судоходства на Пруте, 200 барж доставляли в Галац за навигацию до 600 тыс. четвертей хлеба.

Припрутская полоса Бессарабии была слабо насыщена путями сообщения, а железнодорожные станции находились от селений за 50, 70 и 80 верст. В то же время для привлечения сельскохозяйственных товаров к Галацу в нижнем течении Прута румынские коммерсанты провели шоссейную дорогу<sup>114</sup>.

Россия долгое время не имела своего флота на Пруте, там ходили австрийские, румынские и особенно греческие суда. Пароходство здесь распространялось в 60-х гг. В 1864 г. царское правительство как "временную меру" допустило австрийские пароходы к буксированию зерна из Немцен до Одессы<sup>115</sup>.

Тогда же начали плавание румынские пароходы, а в Галаце возникла пароходная компания, которая намеревалась включить в свою сферу обслуживания и бессарабский берег, но царские власти не пошли на это, хотя видные бессарабские помещики добивались привлечения пароходов к пристаням на Пруте<sup>116</sup>.

Пароходство развивалось в течение последующих десятилетий, все же парусный и сплавной флот продолжали играть главную роль в транспортировке грузов к Галацу. К 1882 г. на Пруте работали 13 иностранных паровых и 655 парусных судов<sup>117</sup>.

Черноморско-Дунайское пароходство пыталось осуществить товарное движение в 1889-1891 гг., но из-за неприспособленности судов к плаванию по Пруту, мелководья и убыточностиправление отказалось от рейсов. В 90-х гг. огромные грузы хлеба с Прута вывозили почти исключительно иностранные суда (из 905 парусников лишь 7 принадлежали России).

Россия стала активно внедрять пароходство на Пруте после выкупа казной подвижного состава и другого имущества Черноморско-Дунайского пароходства, т.е. с 1903 г. За короткий срок обновили парк буксиров и барж, построили зернохранилища в местах наибольшего скопления хлеба, шерсти и других сельскохозяйственных продуктов. Это заметно отразилось на положении конкурентов: стала сокращаться численность иностранных судов<sup>118</sup>.

Пароходство здесь развивалось при наличии отсталых средств доставки грузов. Вверх по течению часть барж буксировали маломощные колесные пароходы, вниз же они спускались исключительно с помощью валовой тяги или людей, фактически на Пруте существовало бурлачество. Часть зерна сплавлялась на плотах, ботах, дубках, плашкоутах<sup>119</sup>.

Как и на Днестре, прутское пароходство столкнулось с конкуренцией Юго-Западных железных дорог в зоне ветки Яссы - Унгены - Кишинев. Оказалось, что улучшение судоходства на Пруте противоречило интересам железной дороги - отвлекало много грузов от

Одессы в Галацкий порт. Ввиду этого управление Юго-Западных железных дорог принимало энергичные и дорогостоящие меры: учредило в соответствующих пунктах свои коммерческие агентства, понижало тарифные ставки и пр. В 1896-1897 гг. при пересмотре хлебных тарифов в Министерство финансов и Департамент железных дорог поступили ходатайства землевладельцев и торговцев хлебом о понижении тарифа на перевозку хлеба со станции Щиносы в Одессу вследствие все более развивающегося сплава хлеба по р. Прут в румынские порты на иностранных судах. Их просьбу удовлетворили. В новом своде хлебных тарифов плата за провоз зерна на указанном участке с 1 ноября 1897 г. была понижена с 7,91 до 5,91 коп. за пуд. В интересах Юго-Западных дорог Министерство финансов отказалось в ассигновании средств на расчистку среднего течения Прута и другие улучшения судоходных условий.<sup>120</sup>

Из-за слабости российского торгового флота на Пруте туда широко проникали иностранные судовладельческие компании, оттягивавшие большие массы хлеба в Галац или Сулину, минуя Рени и Одессу. В интересах землевладельцев и торговцев прибрежной полосы следовало расширять свой флот, а добиться перевеса в короткий срок Россия не могла.

На Пруте не имелось ни одного хорошо оборудованного речного порта, а действовало несколько пристаней со складскими помещениями для накопления хлебных партий. В нижнем течении пристань находилась в 6 верстах от Кагула с амбарами на 400-500 тыс. пуд.; к началу XX в. отгружалось в навигацию от 1,3 до 2 млн. пуд. зерна с берега. В 40 верстах выше по течению находилась пристань в с. Фальчи с амбарами на 150 тыс. пуд., отгружалось до 2 млн. пуд. Следующая пристань находилась в м. Леово со складами вместимостью до 3 млн. пуд. - главная хлебная погрузочная пристань на Пруте: в 80-х гг. сюда приходило до 75 судов за навигацию и вывозилось 2-3 млн. пуд. зерна. Выше Леово на 22 км у с. Поганешты хлебная пристань отпускала в сезон до 300 тыс. пуд. А в 45 км от Леово действовала пристань в с. Немцены грузооборотом до 1 млн. пуд. Это конечный пункт, откуда грузы шли на Дунай. Выше на реке невозможно было крупное судоходство, и грузы передавались на железную дорогу, которая доставляла их либо в Одессу, либо в Яссы. Всего за навигацию вывозилось из припрутской полосы Бессарабии 6-7 млн. пуд.<sup>121</sup>

Техническое переоснащение транспорта в Бессарабии проходило по многим направлениям: развивались железные дороги, грунтовые тути, создавалось подъемно-транспортное оборудование ремонтных мастерских, строились складские сооружения, улучшалось грузовое хо-

зяйство. На водном транспорте распространялось пароходство, появлялись серии более совершенных по конструкции и вместительности судов, перестраивалось портовое оборудование, улучшались судоходные условия, совершенствовался несамоходный подвижной состав — в целом увеличивался и качественно обновлялся флот.

С вводом в эксплуатацию железнодорожных линий Бендера — Унгены и Бендера — Рени в сухогрузных перевозках произошел существенный перелом: к началу 80-х гг. 2/3 грузов, направляемых в Одес-<sup>122</sup>су, прибывало по рельсовым путям. С сооружением "Новоселицких ветвей" доминирующее положение железных дорог еще более укрепилось.

На водных магистралях проходил сложный и более продолжительный процесс механизации. К началу ХХ в. из общей протяженности судоходных участков Днестра, Дуная и Прута в 1526 верст — пароходным движением были освоены 1306 верст, что свидетельствовало о несомненном прогрессе этого вида транспорта.

Судоходство по Днестру от верховья до лимана на протяжении 40-60-х гг. представляло собой лишь серию попыток наладить регулярное движение судов, а сплавные несамоходные суда почти безраздельно служили основными транспортными средствами, в то время как на главных реках страны пароходство к этому времени вытеснило несамоходные суда.<sup>123</sup>

Только с включением этой реки в сферу действий РОЛИТ, пароходство постепенно стало теснить названный флот (таблицы 40 и 41).

Таблица 40

Первые суда в Бессарабии в 1890 г.\*

Типы судов	Количество	Железных колесных	Число лошадиных сил		Водоизмещение (тыс. туд.)	Стоимость судов (тыс. руб.)
			всех	на судно		
Пассажирские	2	2	40	20	2	21
Буксирно-пассажирские	2	2	70	35	6	82
Буксирные	7	7	390	56	17	409
Всего	II	II	500	45	25	512

\* Труды третьего съезда русских деятелей по водным путям в 1896 г., ч.2. Спб., 1896, с.222.

Как видно из этих сведений, грузовой паровой флот составлял всего 9 единиц водоизмещением в 23 тыс.туд., довольно слабой мощности (специалисты считали оптимальной мощностью тарохода для Днестра

Таблица 4I

## Непаровые суда в Бессарабии в 1890 г.\*

Типы судов	Количество	Водоизмещение (тыс. пуд.)	Стоимость всех судов (тыс. руб.)
Галеры	362	1412	47
Паромы	211	1224	82
Остальные типы	87	1293	488

\* Труды третьего съезда русских деятелей по водным путям в 1896 г., ч.2. Спб., 1896, с.222.

стра 100 лошадиных сил). Непаровой флот характеризовался много-типностью и состоял из подвижного состава с коротким сроком службы (1-2 рейса). Он преобладал над паровым по грузоподъемности.

В середине 90-х гг. статистика судоходства на Днестре зафиксировала некоторые сдвиги в соотношении паровых и непаровых судов: Как и в начале десятилетия, здесь ходили 11 пароходов (один пассажирский, 2 товарно-пассажирских и 8 буксирных), но водоизмещение их увеличилось до 31 тыс. пуд., т.е. на 6 тыс. больше, чем в 1890 г. (появился один винтовой пароход). Несамоходный флот тогда насчитывал 329 единиц (169 барж, 59 галеров и 101 судно других видов) водоизмещением в 3583 тыс. пуд. (на 346 тыс. пуд. меньше, чем в 1890 г.). За 5 лет число галеров сократилось до 203, а еще через пятилетие они совсем исчезают<sup>124</sup>. Следовательно, паровой оттеснял устаревший транспорт.

В целом же паровой флот уступил по тоннажу непаровому, к тому же на пароходах было занято 90 человек, а на несамоходном флоте - 1260. В грузообороте по Днестру конца 80 - начала 90-х гг. паровой флот значительно отставал от непарового. В 1887 г. из 13 млн. пуд. груза, прошедшего по реке, 5 млн. пуд., или 38,5%, транспортировалось пароходами<sup>125</sup>. Монополист днестровского пароходства ГОТИТ в 1890 г. перевез своими судами треть хлебных грузов, а 2/3 доставлены галерами и паромами<sup>126</sup>.

Но, констатируя эти факты, надо иметь в виду возросшую роль железнодорожных ветвей, которые проходили вблизи Днестра, либо пересекали его и влияли на поступательное развитие судоходства. На верхнем и среднем течениях железная дорога подчинила своим интересам днестровское судоходство, базировавшееся на примитивном подвижном составе. На нижнем течении и на лимане к концу века доминировал паровой флот. Этот участок реки (ниже Бендер) прочно слился с морским судоходством. По количеству пароходов, их конструкции

и по водоизмещению прицепных судов нижнеднестровский флот находился на том же техническом уровне, что и транспорт крупных рек и озер страны.

На нижнем Дунае самоходный флот начал рейсы в 40-х гг. Рост его численности и мощности продолжался в последующие десятилетия. Но удельный вес России в нем был незначительный. Количество отечественных пароходов не удовлетворяло потребностей страны, поэтому она вынуждена была постоянно пользоваться иностранными судами. С середины века паровой флот европейских государств становится преобладающим. Россия, включившаяся в упорную конкурентную борьбу на Дунае с начала 80-х гг., опиралась на Черноморско-Дунайский торговый пароходный флот. Конкуренция ускоряла переход на паровую тягу.

Появление иностранных пароходов на Пруте относится к 60-м гг. Россия же до начала XX в. только пыталась наладить пароходство. В течение всего изучаемого периода на этой реке осуществлялось преимущественно сплавное, гребное и бичевное судоходство.

Появление на водных путях Бессарабии механизированного (парового) транспорта содействовало глубоким изменениям в экономике края. Но переход на паровую тягу носил затяжной характер – на Днестре и Пруте он не завершался в течение всего XIX в.

Этот процесс осуществлялся капиталистическими средствами и методами. Большую роль в нем играли крупные противоборствующие акционерные объединения отечественных капиталистов-предпринимателей и зарубежные судовладельческие монополии, рядом с которыми действовали отдельные менее сильные судовладельцы. Создалась обстановка анархии и конкуренции. В то же время сохранились устаревшие формы и орудия транспортровки.

Железные дороги и водные магистрали, соединив экономические районы страны в единую хозяйственную систему, являлись важными путями выхода бессарабских товаров на дальние рынки, способствовали развитию торговых связей производящих хозяйств с потребителями внутри края, с промышленными районами страны и крупными зарубежными коммерческими центрами. Они упростили доставку товаров, сделали ее бесперебойной. Более устойчивыми и постоянными становились торговые связи с Одессой, дунайскими и балтийскими портами. Преобладающее значение на путях сообщения Бессарабии имело вывозное направление грузопотоков.

Однако сбыт сельскохозяйственной продукции в определенной мере ограничивался из-за недовершенства транспортной системы. В ряде мест отсутствовали кратчайшие благоустроенные дороги, что обусловило медленное изживание гужевых доставок. До конца века

неудовлетворительно были обеспечены рельсовыми путями и улучшенными грунтовыми дорогами север и юг Бессарабии. Оставались и другие нерешенные проблемы: в частности, до начала XX в. сохранились примитивные судоходные средотока и пристани на Днестре и Пруте; в период осеннего оживления хлеботоргового оборота на станциях и пристанях скапливались под открытым небом сотни тысяч пудов груза; транспортные средства были не приспособлены к перевозке плодов, винограда, вина, овощей; транспорт не отвечал и запросам рынка животноводческой продукции; конкурентная борьба предпринимательских транспортных компаний приводила к дорогостоящим встречным грузопотокам, удлинению порожних пробегов вагонов.

В развитии рыночных отношений важную роль играли также различные виды связи. Почтовая связь в крае существовала с первых лет его присоединения. Сеть почтовых дорог связывала административно-хозяйственные центры с губернскими районами. Почтовый обмен до сооружения железных дорог осуществлялся главным образом гужевыми средствами. Развитие сети почтовых сообщений с использованием парового транспорта наблюдается в последней трети XIX в.

Во второй половине XIX в. наряду с традиционной почтовой связью важнейшее значение в усилении средств сообщения и обмена информацией имела проводная связь. А к концу века в крае сложилась единая согласованная система связи, объединявшая почтовую, телеграфную и телефонную сети. Она содействовала расширению сферы деловых отношений. Уже в 1855 г. установлено телеграфное сообщение между Одессой и Бессарабией за счет средств, выделенных купечеством. Тогда же по территории Бессарабии проложили телеграфную линию до Черновиц. Через Одессу Бессарабия связывалась с черноморскими городами, Киевом, Москвой и Петербургом.

Потребность в проводных средствах связи для развивающегося капитализма обусловила необходимость расширения сети внутригородской и междугородной телефонной станции. К 1900 г. действовали линии Кишинев - Бендера, Кишинев - Одесса и др; в губернском центре функционировало более 100 телефонных аппаратов. С середины 80-х гг. Бессарабия входила в Одесский почтово-телеграфный округ, что обеспечивало ей обмен информацией со многими городами страны.

Бессарабия как пограничная губерния играла известную роль в установлении международных каналов связи. В частности, в 40-х гг. она являлась важным звеном в почтовых связях с Австро-Венгрией. Телефонно-телеграфные контакты между крупными общероссийскими и зарубежными торговыми центрами способствовали быстрому распространению информации о спросе и предложении товаров, ценах, о положении на мировом рынке<sup>127</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В течение исследуемого периода в сельскохозяйственном производстве Бессарабии произошли позитивные сдвиги: с середины XIX в. в валовом производстве и ассортименте местного товарооборота и экспортных поставок на первое место выдвинулись хлеб и другие продукты земледелия. Изменялась территориально-отраслевая структура земледелия. Все большее количество продуктов превращалось в товар при одновременном возрастании их валового сбора. Рынок влиял на все отрасли сельского хозяйства. В этом процессе наблюдалась в целом динамичность, чередовавшаяся с периодами спада.

Переход к углубленной специализации и интенсивному земледелию требовал больших капиталовложений. Это расширяло внутренний сельскохозяйственный рынок. В сельскохозяйственном производстве происходил коренной сдвиг, стимулировавший увеличение во всевозраставшем масштабе выпуска и сбыта продукции земледелия, развитие товарообмена между отдельными хозяйствами, районами, зонами.

Новыми отраслями промышленного производства в крае, использующими продукцию земледелия и животноводства в качестве сырья, с более высокотехнологичными техническими средствами, являлись винокуренная, мукомольная, консервно-сушильная, коньячная, сахарная, табачная. В их развитии были заинтересованы поднимающиеся промышленно-торговая буржуазия, томецики и зажиточная прослойка деревни. В целом в исследуемый период производственные и рыночные связи между отраслями сельского хозяйства и промышленности становились более тесными.

Местная промышленность, обрабатывающая, пищевая по преимуществу, являлась довольно широким рынком сельскохозяйственного сырья.

До конца 60-х гг. в Бессарабии действовали несовершенные пути сообщения. Со строительством железных дорог, появлением пароходства и различными нововведениями по техническому обеспечению перевозок возросла интенсивность товарного обращения. Железнодорожные ветки пересекали Бессарабию в разных направлениях, соединив сельскохозяйственные районы с крупными торговыми пунктами края и важнейшими промышленно-городскими зонами страны, обеспечив уча-

ение Бессарабии в торговле на обширном рынке России – особенно по сбыту плодов, вина, винограда, технических культур, хлеба и разнообразной продукции животноводства. Реорганизация всей транспортной системы содействовала усилению связей с украинскими губерниями. Железные дороги и освоенные водные пути по Дунаю, Пруту и Черному морю приблизили Бессарабию к мировому рынку, облегчив выход ее товаров в Австрию, Германию, Румынию и другие европейские страны.

В условиях развитого товарообмена ускорился процесс социального расслоения крестьянства, расширявший внутренний рынок. Основной массой производителей и поставщиков сельскохозяйственных товаров на рынок являлись середняки и сельская буржуазия. Крестьяне в дореформенные десятилетия (до начала 70-х гг.) составляли несколько разрядов. На юге области, в важном экономическом районе, колонисты, государственные крестьяне, казаки, пользуясь казенными землями и обладая известными средствами производства и более свободными условиями труда, занимались расширенным и избыточным производством разнообразных изделий. В центральных и северных уездах, населенных преимущественно царанами, зависимыми от землевладельцев и отдававшими им часть произведенной продукции в виде ренты, рыночная активность была менее выраженной. В этих производственно-географических зонах важную роль на сельскохозяйственном рынке играли помещики.

В дореформенные десятилетия развитие внутреннего рынка в области тормозили феодальная экономическая система и охраняемое государством крупное помещичье-монастырское землевладение.

На формирование местного внутреннего рынка влияли также сложившаяся отраслевая структура народного хозяйства края, недостаточный платежеспособный баланс, слабость стимулов роста капиталовложений и их замедленная обрачиваемость, дорогой кредит, запретительное законодательство в отношении торговой деятельности крестьян. Отсутствовали условия свободы предпринимательства последних. Сказывалась и специфика городов Бессарабии: занятие значительной части мещан сельским хозяйством, что суживало сбыт соответствующей продукции деревни на городском рынке. Требовалась коренная экономическая и социальная перестройка сельского хозяйства.

Войны на земле Бессарабии и сопредельных территориях приводили к экономическому ослаблению края и продолжительным хозяйственным спадам. В частности, в результате Крымской войны надолго были нарушены рыночные связи северной и центральной зон края с Дунайской торгово-транспортной системой.

Важную роль в формировании и развитии внутреннего рынка играли различные формы внутренней и внешней торговли. Несмотря на возрастание роли и удельного веса постоянной торговли, в течение многих десятилетий расширялась базарная и долго сохранялась ярмарочная торговля (в том числе специализированные ярмарки) как форма доведения сельскохозяйственной продукции до потребления во внутриобластной торговле.

Знакомство с движением хлебных цен по зонам позволяет сделать вывод о формировании единого местного зернового рынка к концу столетия, когда на всей территории губернии цены незначительно варьировали. Единый мясной рынок сложился несколько раньше - в середине 80-х гг.

Развитие товарно-денежных отношений, рост рыночных связей способствовали формированию слоя торгующих крестьян. Некоторые из них вели довольно крупные коммерческие операции. Это кулаки, имевшие прочную материально-производственную базу, действовавшие как основная группа товаропроизводителей и в то же время всевластно хозяйничавшие на внутрисельском рынке.

Однако развитию торговой деятельности крестьян препятствовали ограничительное законодательство царского правительства, конкуренция купцов и мелких торговцев города, недостаточность оборотных средств. В местах, удаленных от торговых центров, водных и рельсовых путей, в товарообороте наблюдался застой, преобладал прямой обмен, в том числе и натурабмен, кабальные сделки в купле-продаже, нетоварное потребление сельскохозяйственной продукции.

Наличие в рыночных связях прямого обмена свидетельствовало, с одной стороны, о недостаточном развитии торгово-посреднического товарооборота, и с другой - вызывалось стремлением поставщиков сельскохозяйственной продукции избавиться от контакта со скупщиками, комиссионерами, агентами сбытовых фирм и другими коммерсантами.

До конца века удерживался невысокий уровень внутрисельского товарного потребления хлеба и другого продовольствия. Незначительным был удельный вес крестьянских хозяйств, повседневно связанных с рынком. С формированием единого местного внутреннего рынка расширились торгово-хозяйственные связи с украинскими и центральными губерниями и другими регионами страны; установились тесные связи Бессарабии с Одессой - крупнейшим торговово-посредническим центром на юге страны; товарные грузопотоки в одесском направлении зерна, масличных, фруктов, вина, продукции животноводства, табака возрастили с десятилетиями. Экономические связи Бессарабии с Одесским торговым районом подтверждают материалы генеалоги-

зования. Данные о среднегодовых ценах по области, ее зонам и в Одессе позволяют сделать вывод о их синхронности и сопряженности.

В процессах реализации товаров отсталые формы торговли сочетались с деятельностью мощных, чисто капиталистических организаций. К последним относились фирмы и торговые "дома", размещенные в Одессе и Галаце, Черновицах, с разветвленной агентурной сетью в пределах Бессарабии, акционерные компании по сбыту и промышленной переработке зерна, винограда, технических культур, "общества" землевладельцев-предпринимателей, объединявшихся в специализированные экономические организации с целью укрепления конкурентоспособности. Капиталистическими способами реализации зерна и других бессарабских сельскохозяйственных товаров занимались отечественные и проникавшие на внутренний рынок зарубежные транспортные ассоциации и банки (подтоварные ссудные операции).

Спецификой рыночных связей Бессарабии являлась ориентировка ее сельскохозяйственного производства на внешний сбыт; общественное разделение труда внутри области было тесно связано с международным разделением труда (в рамках мирового капиталистического хозяйства). Как крупная продовольственная и сырьевая база она включилась в мировой аграрный рынок уже в первые десятилетия после присоединения к России.

В общем балансе экспортного сбыта главное место занимали продовольственные товары в натуре или прошедшие первичную обработку. Экспортная ориентация ряда отраслей земледелия и животноводства углублялась (виноградарство и садоводство были связаны главным образом с внутрироссийским рынком), расширялась и крепла в процессе формирования капиталистического способа производства. Капиталистическое производство, как известно, "вообще не существует без внешней торговли"<sup>1</sup>. Всемирный рынок является "базисом и жизненной атмосферой капиталистического способа производства"<sup>2</sup>.

Говоря о причинах быстрого роста торгового земледелия на юге России (в том числе и Бессарабии) в пореформенный период, В.И.Ленин подчеркивал его тесные связи с внутренним рынком и "европейскими странами, ввозящими зерно"<sup>3</sup>.

Приведенные в монографии материалы свидетельствуют о возраставшем объеме сельскохозяйственных товаров, поступавших на сбыт за границу, об углублении продовольственно-сырьевого направления в сельскохозяйственном производстве. На протяжении исследуемого периода произошли известные изменения в структуре бессарабского экспорта в связи с межотраслевой эволюцией и внутриотраслевой специализацией: сокращение поставок животноводческой продукции во второй половине XIX в., увеличение вывоза хлеба и технических куль-

тур; изменение соотношения объемов продажи пшеницы и кукурузы. В экспортных операциях фактически сложилась монополия оптовых торговцев Одессы, Галаца и Черновиц, что приводило к утечке валюты с внутреннего рынка края. Изъятие денежных средств из экономики края подрывало ее финансовую базу. А постоянно ощущавшаяся нехватка денег в обороте и суженные возможности пополнения их извне способствовали усилению позиций богачей не в производственной сфере, а на основе долговых отношений, ростовщичества и спекуляции. Удельный вес местных торговцев в крупном оптовом товарообороте был невелик. Для сельскохозяйственного рынка Бессарабии характерна была широко разветвленная скученная деятельность инорайонных купцов, их агентов и других предпринимателей.

В отдельные годы объем реализации некоторых видов товаров на внешнем рынке превышал размеры их производства в самом крае – налицо был транзит или завоз их из внутренних губерний для сбыта за границу, торговый оборот в оба конца.

По мере утверждения капиталистических отношений углублялись противоречия между производством и рынком, производством и потреблением (диспропорция между ними).

Во внешнеторговых связях Бессарабия выступала как поставщик многих видов сельскохозяйственной продукции – продовольствия и сырья. Тесная связь аграрно-сырьевой экономики Бессарабии с мировым рынком проявилась особенно рельефно в период переполнения зернового рынка в 60-х гг. и зернового кризиса на рынке Западной Европы конца 70 – начала 90-х гг. Под напором нараставшей конкуренции американского хлеба и в условиях неустойчивого всесельного курса рубля цены на шерсть и зерно неуклонно падали, нарушалась стабильность активного внешнеторгового баланса России. Бессарабские товаропроизводители, как и Россия в целом, видели средства выхода из кризиса главным образом в рационализации сельскохозяйственного производства, усовершенствовании торговли, усовершенствовании транспортной техники, в решительной политике таможенного ограничения, снижения тарифов. Крупные землевладельцы при этом опирались на различные формы правительственной дотации.

## ПРИМЕЧАНИЯ

### Введение

- <sup>1</sup> Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.23, с.363.
- <sup>2</sup> Ленин В.И. Полн.собр.соч., т.1, с.94.
- <sup>3</sup> См.: Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.12, с.726.
- <sup>4</sup> См.: Ленин В.И. Полн.собр. соч., т.1, с.425.
- <sup>5</sup> Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.24, с.133.
- <sup>6</sup> Там же, т.26, ч.П., с.583.
- <sup>7</sup> Левин А.И. Социалистический внутренний рынок. М., 1973, с.10-12. 38-39; 74; Крутиков Ф.А. Конъюнктура рынка при социализме. М., 1968.
- <sup>8</sup> Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.25, ч.1, с.209.
- <sup>9</sup> Там же, с.212.
- <sup>10</sup> Крутиков Ф.А. Теоретические основы определения ёмкости рынка. М., 1965.
- <sup>11</sup> Левин А.И., Яркин А.П. Платежеспособный спрос населения. М., 1976, с.12-13, 33.
- <sup>12</sup> Левин А.И. Социалистический внутренний рынок, с.9.
- <sup>13</sup> Ленин В.И. Полн.собр.соч., т.3, с.57.
- <sup>14</sup> Алхимов В., Дудницкий И. Распад единого мирового рынка. М., 1953, с.3, 15.
- <sup>15</sup> Ленин В.И. Полн.собр. соч., т.2, с.248.
- <sup>16</sup> Там же, т.3, с.158.
- <sup>17</sup> ПСЗРИ, т.ХХХШ, № 25848; т.ХХХVI, № 27750.
- <sup>18</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.984; П ПСЗРИ, т.П., № 3968.
- <sup>19</sup> Левин А.И. Социалистический внутренний рынок, с.7-8.
- <sup>20</sup> История Молдавии. Документы и материалы, т.3, ч.1. Кишинев, 1962, т.3, ч.2. Кишинев, 1963; т.4. Кишинев, 1968.
- <sup>21</sup> См.: Записки М.Н. Волконской. М., 1977, с.87.

22 С т р у к о в Д. Хозяйственные заметки из Бессарабии. - ЖМГИ, 1852, ч.53; Г р у д з и н о Я. Сельское хозяйство Бессарабии. - ЖМГИ, 1864, ч.86; Щ е п к и н С.П. Табачная промышленность в России. - Сельское хозяйство и лесоводство. 1870, № 2; Щ е р б а ч е в В. С. Обзор табаководства в России, выт. I. Спб., 1889.

23 К у н и ц к и й П. Краткое статистическое описание заднестровской, области. Спб., 1813; С в и нь и н П. Описание Бессарабской области. - Записки Одесского общества истории и древностей, т. VI. Одесса, 1867; С а б у р о в Я. Земледелие, промышленность и торговля Бессарабии в 1826 году. М., 1830.

24 Р о з е л ю н-С а ш а л ь с к и й. Военно-статистическое описание Бессарабской области - (рукопись хранится в ЦГВИА СССР); Статистическое описание Бессарабии, собственно так называемой, или Буджака. Аккерман, 1899. Д а р а г а н А. Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849.

25 Б о р о в о й С.Я. Об экономических взглядах А.А.Скальковского. - Из истории экономической мысли на Украине. Киев, 1961 (на укр. яз.).

26 З а щ у к А.И. Материалы для географии и статистики России. Бессарабская область, Спб., 1862.

27 Военное обозрение Одесского военного округа. Одесса, 1871, Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, выт. I. Одесса, 1905.

28 Я н с о н Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. Спб., 1870, В 60-х гг. XIX в. по заданию Вольного экономического и Русского географического обществ Ю.Янсон возглавлял специальную экспедицию для исследования зернового производства и торговли хлебом в ряде украинских губерний и Бессарабии.

29 Е р м о л и н с к и й К. Сборник статистических сведений по Хотинскому уезду. М., 1886; О р б и н с к и й Р. Очерк производительных сил Бессарабской губернии. Спб., 1884; Л е о - н а р д П.С. Нужды сельского хозяйства. Спб., 1881; Ш а х н а - з а р о в А. Очерки частновладельческого хозяйства Кишиневского уезда Бессарабской губернии. Кишинев, 1891; Н е р у ч е в М.В. . Серия статей по табаководству, виноторговле, сбыту хлеба, по сельскохозяйственному обучению и др. в Записках общества сельского

хозяйства Южной России. Одесса, 1885, № 8, 9; 1886, № 6; 1887, № 2, 3, 9; 1889, № 11, 12; 1891, № 10, 12; Яновский Б. Хозяйственно-экономические сведения о царствах Костештской, Меренской и Яловенской волостей Кишиневского уезда. Кишинев, 1904.

30 Могилевский Н.К. Материалы для географии и статистики Бессарабии. Кишинев, 1913; Он же. Производство хлеба, хлебооборот и сбыт крестьянского хлеба в Бессарабии. Кишинев, 1916. Статьи в редактируемом им журнале "Бессарабское сельское хозяйство".

31 Ломакин В. Очерк современного состояния полеводства и скотоводства в Бессарабской губернии. Кишинев, 1900.

32 Кричный Б. Бессарабская неурядица. - Новое слово, 1896, № 3; Быховский Н. Экономический кризис в Бессарабии. - Русская мысль, 1897, кн. XI; Ярошевич А.А. Современное направление в крестьянском полевом хозяйстве Аккерманского уезда и необходимость его изменения. Аккерман, 1905; Зазулин А.М. Статьи в журнале "Хозяин" и газете "Бессарабский вестник" за 80-90 гг. Суручан Д.Д. Статьи и очерки в "Новороссийском телеграфе", "Бессарабском вестнике", "Жизни юга" и др.

33 Лазо П.В. Отчет о десятилетней деятельности Бессарабского собрания сельских хозяев 1881-1891 гг. Кишинев, 1891.

34 Нифонтов А.С. Зерновое производство России во второй половине XIX века. М., 1974; Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875-1914. Л., 1978.

35 Ковальченко И.Д., Милов Л.В. Всероссийский аграрный рынок. XIX - начало XX в. Опыт количественного анализа. М., 1974.

36 Рындзюнский П.Г. Утверждение аграрного капитализма в России (60-80-е гг. XIX в.). М., 1978.

37 Миронов Б.Н. Экспорт русского хлеба во второй половине XIX - начале XX в. - Исторические записки, т. 93. М., 1974.

38 Гуржий И.А. Развитие товарного производства и торговли на Украине с конца XIX в. до 1861 года (на укр.яз.). Киев, 1962; Он же. Украина в системе всероссийского рынка 60-90-х годов XIX в. (на укр.яз.). Киев, 1968; Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. Ростов н/Д, 1963; Он же. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX в. Ростов н/Д, 1966; Засецкий -

к и И. П.А. Сельское хозяйство Предкавказья в 1861-1905 гг. (историческое исследование). - В кн.: Некоторые вопросы социально-экономического развития Юго-Восточной России. Ставрополь, 1970; Чекменев С.А. Социально-экономическое развитие Ставрополья и Кубани в конце XIX и в первой половине XIX века. Пятигорск, 1967; Ратушник В.Н. Товарно-капиталистическое производство в сельском хозяйстве Кубани в конце XIX - начале XX в. - Исторические записки, т.9. М., 1977; Фадеев А.В. Вовлечение Северного Кавказа в экономическую систему пореформенной России. - История СССР, 1959; № 6; Кумыков Т.Х. Вовлечение Северного Кавказа во всероссийский рынок. Нальчик, 1962; Гриценко И. А. Экономические связи Северной Буковины с Россией и Надднепрянской Украиной в XIX - начале XX в. Львов, 1980 (на укр. яз.).

39 Драгнев Д.М. Сельское хозяйство феодальной Молдавии (конец XIX - начало XIX в.). Кишинев, 1975; Мунтян М.П. Экономическое развитие дореформенной Бессарабии. Кишинев, 1972; Жуков В.И. Города Бессарабии (1861-1900 г.). Кишинев, 1975; Мещерюк И.И. Социально-экономическое развитие болгарских и гагаузских сел в Южной Бессарабии (1808-1856). Кишинев, 1971; Гросул Я.С., Будак И.Г. История народного хозяйства Бессарабии (1812-1861). Кишинев, 1967; Ониже. Очерки истории народного хозяйства Бессарабии (1861-1905). Кишинев, 1972;

40 Демченко Н.А. Виноградарство и виноделие Молдавии в XIX - начале XX в. Кишинев, 1978; Пелях М. История виноградарства и виноделия Молдавии. Кишинев, 1970; Унгурян П.Н. Основы виноделия Молдавии. Кишинев, 1960; Дорофьев П.П. Плодоводство в Молдавской ССР. Научные записки Молдавской научно-исследовательской базы АН СССР, т.1, вып.1. Кишинев, 1948; Ильин Ф.В. Статьи об овцеводстве. - Труды Кишиневского сельскохозяйственного института им. М.В.Фрунзе, т.44. Кишинев, 1965; т.47. Кишинев, 1966; Забулика В. Статьи о свиноводстве. - Труды Молдавского научно-исследовательского института животноводства и ветеринарии, т.VI. Кишинев, 1971.

## Г л а в а I

I Записки Бессарабского областного статистического комитета. т.Л.Кишинев, 1867; с.304; Военное обозрение Одесского военного округа. Одесса, 1871, с.379; Золотарев А.М. Записки военной статистики России, т.1. Спб., 1894, прил.табл.17; ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.337, л.609, 7681.

- 2 Сведения взяты из официальной урожайной статистики.
- 3 Промышленность Бессарабской области. - Библиотека для чтения, т.97, 1849, с.127.
- 4 Фляк с б е р г е р К.А. Пшеницы России. Пг., 1917, с.19, 29.
- 5 По отчетам губернатора, статистическим сборникам Центрального статистического комитета МВД и военных интендантств.
- 6 Трахтенберг И.А. Посевная площадь южной России (1889-1912 гг.). Харьков, 1914, с.98.
- 7 По сведениям уездных и областной продовольственной комиссий.
- 8 Куллябко-Корецкий Н.Г. Район хлебной производительности Европейской России и Западной Сибири. Спб., 1903, с.45.
- 9 Своевременные вопросы русского сельского хозяйства. Спб., 1904, с.8,14.
- 10 Ходский Л.В. К вопросу о сельскохозяйственном кризисе. Спб., 1897; Сборник статистико-экономических сведений по сельскому хозяйству России и некоторых иностранных государств. Год первый. Спб., 1907, с.36.
- 11 Ермолов А.С. Современные сельскохозяйственные вопросы. Этюды из области сельского хозяйства и статистики, вып. I, М., 1891, с.83,85,94.
- 12 Коварский А.Е., Кушниренко Г.Е. Сорта и гибриды кукурузы Молдавии. Кишинев, 1974, с.32,33,164.
- 13 Янсон Ю. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. Отб., 1870, табл; Статистический вестник Российской империи, серия П, вып.4. Спб., 1873, с.86-89; Положение России на международном хлебном рынке, прилож. I. Спб., 1889; Материалы по статистике хлебной торговли, вып. IV. Спб., 1899, с.36.
- 14 Костров Н.И. Торговля России с Италией. М., 1915, с.12; Материалы к пересмотру торгового договора с Германией, вып. XIII. Спб., 1912, с.8.
- 15 ФГАОО, ф.537, оп.1, д.195, я.99-503; Виды внешней торговли России за 1869 г. Спб., 1870, с.28-29, 44-45.
- 16 ФГАОО, ф.537, оп.1, д.16, 146, 191, 321; МВД, 1854, с.4, с.32-33. Материалы по статистике хлебной торговли, вып. IV. Спб., 1899, с.28-31; Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. Ростов н/Д, 1963, с.58.

17 Сведения о внешней торговле по европейской границе за 1896 год. Спб., 1897, табл. Ш.

18 ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.958, л.191; Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1880 г. Спб., 1880, с.44-45; Государственная внешняя торговля за 1861, 1862, 1863 и др. годы, табл.; Материалы к пересмотру торгового договора с Германией, вып.УП. Австро-Венгрия. Спб., 1912, с.10.

19 Ермолов А.С. Современные сельскохозяйственные вопросы. Этюды из области сельского хозяйства и статистики, вып. I, с.83.

20 Морев Д.Д. Очерк коммерческой географии и хозяйственной статистики России по сравнению с другими государствами. Спб., 1893, с.140.

21 Временник Центрального статистического комитета МВД, 1901, № 48, с.5. Материалы по статистике хлебной торговли, вып. IV. Спб., 1899, с.12-15.

22 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.245, л.31, д.609; Статистический временник Российской империи. Серия П, вып.10, отдел П. Спб., 1875; с.2-3; Сборник материалов по России 1890 г. Спб., 1890, с.80-81; Материалы по статистике хлебной торговли, вып. IV. Спб., 1899, с.12-15.

23 Денин В.И. Полн. собр. соч., т.3, с.248-249.

24 Кондратьев И.Д. Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции. М., 1922, с.9.

25 Чунтиш М.П. Экономическое развитие дореформенной Бессарабии. - Учен. зап. Кишиневск. гос. ун-та, т.II7. Кишинев, 1971, с.80.

26 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.6233, л.6-9.

27 Статистические сведения по земельному вопросу в Европейской России. Спб., 1906, с.III.

28 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.6145, л.27-28, 38.

29 МВД, 1859, ч.36, отд. I, ведомость № 12.

30 Янсон Д. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе, прил. (карта).

31 Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. Спб., 1896, с.131-132; Бах И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России, т.П. Спб., 1878, с.25.

32 Дополнение к статистическому сборнику Министерства путей сообщения, вып. I. Спб., 1884; с.2-3; Сборник сведений по России 1890 г. Спб., 1890, с.178-179; Сведения об отправлении хлеба каждой губернии за свои пределы и о прибытии в нее из других губерний в 1895 г. Спб., 1895.

33 Сельскохозяйственная статистика по губерниям за 1893, 1894 и 1895 гг. Спб., 1896, с.37.

34 ЦГВИА СССР, ВУА, ф.2, оп.1, д.1461; л.9; Блиох И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России, т.П, с.25

35 Касперов В. Очерк южной хлебной торговли в связи с вопросом об элеваторах. Спб., 1889, с.4.

36 Свод статистических сведений по сельскому хозяйству России к концу XIX века, вып. I. Спб., 1902, с.201; Временник Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел. Спб., 1894, № 34, с.2-3.

37 Ленин В.И. Полн. собр. соч., т.25, с.46.

38 Горелов И. Обозрение экономической статистики России. Спб., 1849, с.160.

39 Дорошенко В.В. Мыза и рынок. Рига, 1973; Миронов Б.Н. Хлебные цены в России с конца XVIII в. по начало XX вв. 1796-1914 гг. - Вопросы истории, 1975, № 2; Ковальченко И.Д., Милов Л.В. Всероссийский аграрный рынок XVIII - начала XX века. М., 1974; Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875-1914 гг. Л., 1978..

40 Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875-1914 гг. с.35.

41 Временник Центрального статистического комитета МВД, 1889, № 12, с.44-45.

42 ХОГА, ф.227, оп.1, д.925, л.130.

43 Жуков В.И. Города Бессарабии 1812-1861 гг. Кишинев, 1964, с.63; Он же. Города Бессарабии (1861-1900 гг.). Кишинев, 1975, с.34, 36, 37; II4.

44 Подсчитано по данным Главного интендантства, индантства Одесского военного округа (ЦГВИА СССР, ф.499, оп.3, и ф.2, оп.1) и фондов из ЦГА МВФ (ф.1050, 1076, 1081).

45 Гульдман В. Подольская губерния. Опыт статистического и географического описания. Каменец-Подольский, 1889, с.172.

- 46 Вестник мукомольного дела и хлебной торговли в России, 1896, № 190, с.2059-2062; Рихтер Д.И., Проект разделения России на районы торгового мукомолья. Спб., 1908, с.39-40, 81; Селихов М.Н. Русские мукомольни в борьбе с германской конкуренцией на международном рынке. Спб., 1912; Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собой связанным дорогам, вып. I. Спб., 1896, с.24-25; I20; Очерк сведений о вывозе, ввозе и ценах относительно хлебов. Спб., 1888, с.5.
- 47 Общий сборник города Кишинев. 1812-1912, ч. I. Кишинев, 1912, с.74.
- 48 ЦГВИА СССР, ф.2, оп.1, д.1461; 9, ЦГИА СССР, ф.1409, оп.2, д.5877, л.6; д.5945, л.7; д.6159, л.13; д.6578, л.9; ф.1281, оп.3, д.30; Вильинский Э.В. Винокурение и торговля спиртом в районе Юго-Западных железных дорог. Киев, 1893, с.4, 19; Аникиков С. Спирт и его экспорт из России. Спб., 1914, с.3.
- 49 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, Киев, 1890, с.120, табл.59.
- 50 Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России, т. I. Спб., 1902, с.166; ЦГИА СССР, ф.1281, оп.3, д.75, л.50.
- 51 ЦГВИА СССР, ф.ВУА, д.18569, ч.1, л.2-60.
- 52 Там же.
- 53 Экономический журнал, 1890, № 3, с.53.
- 54 ЦГИА СССР, ф.1284, оп.6, д.251, 1878 л.12; О направлении Одесско-Лембергской железной дороги. Кишинев, 1865, с.103, 133; Касперов В. Очерк хлебной торговли в связи с вопросом об элеваторах; Федоров И.П. Хлебная торговля в главнейших русских портах и в Кенигсберге. М., 1888, с.144-145; Отчеты Одесского комитета торговли и мануфактур за 1883-1900 гг.; Сведения об отправлении хлеба каждой губернии за свои пределы и о прибытии в нее из других губерний в 1895 г.. Спб., 1895.
- 55 Забаринский П. Хлебная торговля Одессы с 1878 по 1892 г. Одесса, 1894, с.35.
- 56 Белимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Статистическое исследование. Киев, 1902, табл. 22.
- 57 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.26, ч.П, с.468.
- 58 Там же, т.28, с.522.

- 59 Ш е р е м е т В.И. Русско-турецкие экономические связи в середине XIX в. - История СССР, 1978, № 6, с.157.
- 60 Хозяин, 1900, № 10, с.341.
- 61 ГАОО, ф.147, оп.1, д.17, л.16-40; ф.3, оп.1, д.62, л.50-51; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.953, л.95; д.959, л.202; д.960, л.219; Записки Бессрабского областного статистического комитета, т.П. Киншинев, 1867, с.309.
- 62 ФГАОО, ф.537, оп.1, д.16, 146, 191; ф.56, оп.1, д. 152; ф.136, оп.1, л.321.
- 63 Там же, ф.537, оп.1, д.194, л.445-449; д.195, л.518; д.197, л.361; Извлечение главнейших сведений из Обзора внешней торговли России за 1878 г. Спб., 1879, с.62-63.
- 64 ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.370, л.6; Л е с с а р П. Военные железнодорожные постройки русской армии в кампанию 1877-1878 годов. Спб., 1879, с.40.
- 65 ЦГА МССР, ф.2. оп.1, д.7681, л.7; ФГАОО, ф.441, оп.1, д.8, л.34-35.
- 66 Дополнение к статистическому сборнику Министерства путей сообщения, вып.1, Спб., 1884, с.30-31.
- 67 Р у м и е л ь В.Ю. Килийское устье реки Дуная. - Материалы для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения, вып.ХХУ. Спб., 1898; с.47; ЦГИА СССР, ф.95, д.1220, табл.1, оп.2, д.555, л.15.
- 68 К а з а к о в В.Н. Нужды русского судоходства на р.Пруте. Одесса, 1910, с.1-3.
- 69 ГАОО, ф.3, оп.1, д.17, 46,72; ЦГИА СССР, ф.95, оп.2, д.555, л.14, Ч е х о в и ч П.С. Килийский рукав реки Дуная по изысканиям 1902 года. Труды отдела торговых портов, Спб., 1904, с.73.
- 70 ЦГИА СССР, ф.95, оп.2, д.555, л.14.
- 71 Там же.
- 72 Ч е х о в и ч П.С. Килийский рукав реки Дуная по изысканиям 1902 года, с.60-61.
- 73 ЦГИА СССР, ф.95, л.5, д.1220; Русско-Дунайское пароходство на Пруте.- Друг, 1906, № 66; К а з а к о в В.Н. Нужды русского судоходства на р.Пруте, с.6-7.
- 74 Н и ф о н т о в А.С. Зерновое производство России во второй половине XIX века. М., 1974, с.311.

- 75 Жданков А.В. В.И.Ленин о мировом аграрном кризисе. XXX герценовские чтения. - Исторические науки, Л., 1978, с.6.
- 76 Костров Н.И. Торговля России с Италией, с.237.
- 77 Жданков А.В. В.И.Ленин о мировом аграрном кризисе, с.6.
- 78 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.25, ч.П, с.282.
- 79 Варга Е. Очерки по проблемам политэкономии капитализма. М., 1965, с.264-268.
- 80 Егизарова Н.А. Аграрный кризис конца XIX века в России. М., 1959, с.84; Жданков А.В. Изменения условий сельскохозяйственного производства в Европейской части России конца XIX века под влиянием аграрного кризиса. Л., 1976; Он же. В.И.Ленин о мировом аграрном кризисе. XXX герценовские чтения. - Исторические науки, 1978; Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875 - 1914 гг.
- 81 Варга Е. Очерки по проблемам политэкономии капитализма, с.262.
- 82 Мировые экономические кризисы 1848-1935 гг. М., 1937, т.1, с.163, Воронов Л. Материалы к вопросу о русско-германских торговых отношениях. М., 1893, с.45, сноска.
- 83 Положение русской отпускной торговли хлебом к концу 1884 года. Спб., 1885, с.5, Любощиц Л.Н. Вопросы марксистско-ленинской теории аграрных кризисов. М., 1949, с.64-66.
- 84 Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875-1914гг. с.47; Арзуманян А.А. Экономические проблемы общественного развития. М., 1968, с.59-60.
- 85 Варзар В.Е. К вопросу о сельскохозяйственном кризисе. Спб., 1895, с.10.
- 86 Любощиц Л.Н. Вопросы марксистско-ленинской теории аграрных кризисов, с.65.
- 87 Подоба И.Г. Наше положение на международном рынке по торговле шерстью, хлебом и скотом. Спб., 1885, с.16-17.
- 88 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.589; Сазонов Г.П. Вопросы хлебной промышленности и торговли, разработанные земскими учреждениями (1865-1890 гг.). Спб., 1891, с.104.
- 89 ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.606, л.1; 1884 год в сельскохозяйственном отношении, вып.Ш, ч.1. Спб., 1885; Хозяин, 1894, № 13, с.448.

- 90 Свод товарных цен на главных рынках России за 1890-1896 гг. Спб., 1897, с. I; А на нь и ч В.Н. Россия и международный капитал. 1897-1914. Л., 1970.
- 91 Временник Центрального статистического комитета, 1901, № 48, с. 5.
- 92 Бессарабский вестник, 1890, № 136, с. I.
- 93 Е р м о л о в А.С. Современные сельскохозяйственные вопросы. Этюды и области сельского хозяйства и статистики, вып. I, с. 50.
- 94 Временник Центрального статистического комитета, 1901, № 48, с. 29. 31; Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Спб., 1892, с. 53.
- 95 Новороссийский календарь за 1853, год. Одесса, 1854, с. 386, 393; З а с я д ь к о В.С. Кукуруза. Спб., 1883; с. II; Вестник муко-мольного дела и хлебной торговли, 1895, № 143, с. 914.
- 96 Г а й с т е р А. Сельское хозяйство капиталистической России, ч. I. М., 1928, с. 60; К а р н а у х о в а Е.С. Размещение сельских хозяйств России в период капитализма (1860-1914). М., 1951, с. 60, 99; ЦГА МССР, ф. 2, оп. I, д. 8755, л. 3-4.
- 97 Сельскохозяйственные и статистические сведения по материа-кам, полученным от хозяев, вып. У, Спб., 1892, с. II-12.
- 98 Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной про-мышленности, т. III. Спб., 1903, с. 83.
- 99 Сведения о них содержатся в архивах кишиневских отделений Государственного и Крестьянского банков, Дворянского и акционер-ных (Херсонского земского и Бессарабско-Таврического) банков.
- 100 ЦГА МССР, ф. 2, оп. I, д. 8733, л. 7-14.
- 101 Статистика долгосрочного кредита в России, 1895, вып. III. Спб., 1896, с. 38.
- 102 ЦГИА СССР, ф. 95, оп. I, д. 761.
- 103 Л е н и н В.И. Полн. собр. соч., т. 3, с. 224.
- 104 ЦГА МССР, ф. 131, оп. I, д. 7, 10, 12; ЦГИА СССР, ф. 395, оп. I, д. 164, л. 3-48; д. 515, л. 46.
- 105 ЦГА МССР, ф. 65, оп. I, д. 456, л. 62-63; Т у р ч а н и-нов Н. Итоги переселенческого движения за время с 1896 по 1909 г. Спб., 1910; Хозяин, 1896, № 23, с. 416; Жизнь юга, 1897, № 9, с. 156; Новое слово, декабрь, кн. 3, 1896, с. 121-130.

- I06 Хозяин, I896, № I4; I899, № 30,42; Иванова Е.А. Поездка в Бессарабию на голод. - Отдел рукописный Государственной библиотеки им. В.И.Ленина, д.М9886, ед. хранения 6, I6.
- I07 Ленин В.И. Полн. собр. соч., т.3, с.207 (сноски).
- I08 Там же, т.4, с.61.
- I09 Там же, т.3, с.224.
- I10 Там же, с.327.
- III Касперов В. Очерки южной хлебной торговли в связи с вопросом об элеваторах, с.6.
- I12 ЦГИА СССР, ф.20, оп.6, д.568, л.6-16; д.573, л.2-18.
- I13 Мейер Д. Юридические исследования относительно торгового быта Одессы. - Юридический сборник. Казань, I855; ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.104, I26-I30, I36.
- I14 Одесса. Исторический торговый очерк Одессы в связи с Новороссийским краем. Одесса, I88I, с.38, 75; Лаверичев В.Я. Крупная буржуазия в преформенной России I86I-I900 гг. М., I974.
- I15 Волков А.Ф. Курс международной хлебной торговли. Спб., I9I0, с.42-43.
- I16 Беловежский В.И. Коммерческие комиссионные агентства железных дорог. Спб., I898, с.3-4; ХОГА, ф.47, оп.1, д.16, л.4; ф.227, оп.1, д.6856; Русский вестник, I873, август, с.665.
- I17 ЦГИА СССР, ф.499, оп.5, д.1, л.44; Общий сборник города Кишинева, I8I2-I9I2, ч.1. Кишинев, I9I2, с.74.
- I18 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.133-137; Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за I895-I904. Киев, I906, с.83, I13.
- I19 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771; Материалы по пересмотру хлебных тарифов Российских железных дорог на I896 год, вып. П. Спб., I897; с.5; Дополнение к статистическому сборнику Министерства путей сообщения, вып.1. Спб., I884, с.30-31.
- I20 Янсон Ю. Статистические исследования о хлебной торговле в Одесском районе, с.136.
- I21 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.103.
- I22 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за I895-I904 гг. Киев, I906, с.98-99.
- I23 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.121-124; Статистический сбор-

ник Министерства путей сообщения, вып. I6. Спб., 1888, табл. III, с. I40-I43.

I24 ГАОО, ф. I47, оп. I, д. I7, л. 56; ЦГИА СССР, ф. 20, оп. 4, д. 3545, я. I; Янсон Д. Крым. Его хлебопашество и хлебная торговля. Спб., 1870, прилож. I, 4, 5, 15.

I25 Руммель В.Д. Килийское устье реки Дуная, с. 48; ЦГИА СССР, ф. 573, оп. 25, д. 67, л. 28.

I26 ЦГИА СССР, ф. I287, оп. 44, д. 384, л. I.

I27 Там же, л. 10.

I28 ЦГА МССР, ф. 65, оп. I, д. 318, л. 354.

I29 ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 5, д. I220, л. 24-25.

I30 ЦГА МССР, ф. 8, оп. I, д. 244, л. I-4; ЦГИА СССР, ф. 383, оп. 9, д. 8056, л. 41; ф. 20, оп. I2, д. 9.

I31 ЦГА МССР, ф. 6, оп. 5, д. 304, л. 30-89.

I32 Хмельницкий областной государственный архив (ХОГА), ф. 228, оп. I, д. 9807, л. 20; ЦГИА СССР, ф. I07, оп. I, д. 771, л. I24-I26; Военно-статистическое обозрение Российской империи. Подольская губерния. Спб., 1849 табл. 5.

I33 ЦГА МССР, ф. 2, оп. I, д. 6145, л. 42.

I34 Гиндин И. Государственный банк и экономическая политика царского правительства. М., 1960, с. 66-68. Кризис конца XIX в. в России. М., 1959, с. II5; Житков С.М. О причинах образования на железных дорогах хлебных залежей и о мерах к их устранению. Спб., 1897, с. 23-24; Отчет Государственного банка по операции выдачи ссуд под хлеб и другие земледельческие продукты за 1894 г. Спб., 1895, с. I-3.

I35 Отчет Государственного банка по операции выдачи ссуд под хлеб и другие земледельческие продукты за 1894 год. Спб., 1895, с. 9, II, I7, 24, 35, табл. I и III; Юго-Западные железные дороги. Отчет по комиссационно-ссудным операциям за 1899 г. Киев, 1901, с. I6-I8.

I36 Житков С.М. О причинах образования на железных дорогах хлебных залежей и о мерах к их устранению, с. 23.

I37 Неручев М. К вопросу об организации сбыта зернового хлеба. - Бессарабский вестник, 1889, № 61, с. 2.

I38 Экономический журнал, 1887, № 8-9, с. 101; Материалы по обследованию железных дорог. Юго-Западные железные дороги. Спб., 1910, с. 42.

- 139 Юго-Западные железные дороги. Отчет по комиссионно-осудным операциям за 1899 г. Киев, 1901, прилож. I.
- 140 Обзор комиссионно-судных операций Юго-Западных железных дорог. Киев, 1896, с.29-33.
- 141 Юго-Западные дороги. Отчет по комиссионно-судным операциям за 1899, с.16-18.
- 142 Там же, с.15-17.
- 143 Там же, с.19.
- 144 ЦГИА СССР, ф.219, оп.2, д.22, л.7.
- 145 Труды отдела торговых портов, вып. IV. Спб., 1904, с.63.
- 146 Ленин В. И. Полн. собр. соч., т.3, с.265-266.
- 147 См.: Там же, с.266.
- 148 ЦГА МССР, ф.107, оп.1, д.237.
- 149 Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Спб., 1892, с.67.
- 150 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8230, л.315; ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.103, 130, 133-135.

## Глава II

- 1 Массальский В. Виноделие в России. Спб., 1890, с.5-6.
- 2 ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.368, л.114-115.
- 3 По сведениям административных учреждений.
- 4 ЦГИА СССР, ф.398, д.7696, л.26; Историко-статистический обзор промышленности России, группа X. Спб., 1882, с.44.
- 5 Известия Министерства земледелия и государственных имуществ, 1896, № 42, с.682; Лавягин Н. О виноградарстве и виноделии в Бессарабии. Варшава, 1900, с.48.
- 6 Статистический временник Российской империи, серия II, вып.15. Спб., 1877, с.46-60; ЗОСХЮР, 1852, Одесса, с.242-245; ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.565, л.257-258.
- 7 ЖМГИ, 1843, ч.8, с.49-50; 1848, ч.28, с.159, 1851, ч.40, кн.3, с.82; 1855, ч.56, кн.3, с.52-53.

- 8 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7580, л.185; Труды Вольного экономического общества, 1867, т.Ш, с.496.
- 9 Бессарабский вестник, 1890, № 214, с.1.
- 10 ЦГИА СССР, ф.20, оп.6, д.154, л.10-II.
- 11 Петлин Н.С. Опыт описания губерний и областей России в статистическом и экономическом отношениях, ч.1. Спб., 1893, с.36.
- 12 ЦГИА СССР, ф.1149, оп.Ш, д.99; ф.ГА00, ф.818, оп.1, д.12.
- 13 ЦГИА СССР, ф.398, д.11045; ГА00, ф.3, оп.1, д.82.
- 14 Там же, оп.23, д.8374, л.1; ЦГА МССР, ф.121, оп.1, д.153, л.6.
- 15 Сельское хозяйство, 1872, № 8, с.3-67; ЦГА МССР, ф.142, 65, оп.1, д.671.
- 16 Шахназаров А.И. Очерк частновладельческого хозяйства в Кишиневском уезде Бессарабской губернии. Кишинев, 1891, табл.4.
- 17 ЦГА МССР, ф.88, оп.1, д.426, л.40; ф.5, оп.2, д.866, л.8.
- 18 ЦГИА СССР, ф.1263, оп.60, д.3555, л.615.
- 19 Демченко Н.А. Виноградарство и виноделие Молдавии в XIX - начале XX в. Кишинев, 1978, с.13; Статистический временник Российской империи, серия П, вып.15, Спб., 1877, с.35.
- 20 ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.363; ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.67; ф.263, оп.1, д.1299.
- 21 ЖМГИ, 1865, ч.86, кн.7-9, с.408-409.
- 22 ЦГА МССР, ф.22, оп.1, д.487, л.1.
- 23 П ПСЭРИ, т.П, № 816, т.ХХУ, № 24059; ЦГИА СССР, ф.571, оп.8, д.97; ЦГА МССР, ф.37, оп.2, д.473.
- 24 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.1895, л.60; ГА00, ф.3, оп.1, д.66, л.16-17; ЦГИА СССР, ф.574, оп.1, д.1249.
- 25 Коммерческая газета, 1838, № 62, с.239; Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.П. Кишинев, 1867, приложение 22, с.23; ЦГИА СССР, ф.573, оп.2, д.65, л.104.
- 26 Виноградарство в Херсонской, Бессарабской и Подольской губерниях. Кишинев, 1885, с.222.
- 27 О направления Одесско-Лембергской железной дороги. Кишинев, 1865, с.55; Скальковский А. О производительных силах и хлебной торговле Новороссийского края и Бессарабии, 1867. - Рукопись в ГА00, ф.147, л.17.

- 28 ЦГИА СССР, ф.560, оп.4, д.248, 268; оп.22, д.186, л.105, 109; Хмельницкий областной государственный архив (далее ХОГА), ф.227, оп.1, д.103, л.4-7; Коммерческая газета, 1830, № 12, с.67-68; 1831, № 3, с.14; Кочегрин В.А. Наброски по истории города Дубоссар и прилежащего Поднестровья. Одесса, 1911, с.54.
- 29 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.2134, л.297.
- 30 Михневич Ф. О виноделии в Бессарабской области. - Одесский вестник, 1836, № 39.
- 31 ЦГИА СССР, ф.1281, оп.4, д.97, 1842, л.23; Муравский Д.П. Статистическое описание Киевской губернии, ч.Ш. Спб., 1852, с.555.
- 32 О направлении Одесско-Лембергской железной дороги, с.55.
- 33 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7681, л.212; Сельское хозяйство и лесоводство, 1872, № 8, с.3-67.
- 34 Бессарабское губернское земство. Отчет по сельскохозяйственному отделению за 1895 г. Кишинев, 1895, с.1-10.
- 35 Труды местных комитетов, с.151, 152, 284, 285, 332, 354, 356.
- 36 Общая статистика перевозок по русским железным дорогам, 1890 г. Спб., 1892, с.39-52.
- 37 Отчет правления Общества Юго-Западных железных дорог за вторую половину 1878 г., ч.2. Спб., 1879, с.16.
- 38 Труды Комитета виноградарства Общества сельского хозяйства Южной России, вып.1, отд. П. Одесса, 1901, с.163; Экономический журнал, 1890, № 3, с.70.
- 39 ЗОСХЮР, 1871, с.356, 370, 371.
- 40 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.2134, л.296; ф.3, оп.2, д.375, ч.2, л.171-182, 362.
- 41 ЗОСХЮР, 1871, с.366.
- 42 Петров П. Коньячное производство в Бессарабии. - Бессарабское сельское хозяйство, 1910, № 19.
- 43 Обзор Бессарабской губернии за 1902 г. Кишинев, 1903, с.19; ЦГА МССР, ф.142, оп.1, д.232, л.9.
- 44 ЦГИА СССР, ф.398, д.2641, л.71; Мурзакевич Н. Очерк успехов Новороссийского края и Бессарабии в истекшее 25-летие, т.е. с 1820 по 1846 г.. Одесса, 1846, с.84.

- 45 Записки ОСХОР, 1871, с.61-66, 370.
- 46 П л а к с и н С. Коммерческо-промышленная Одесса. Одесса, 1901, с.III.
- 47 ЦГИА СССР, ф.20, оп.4, д.264, 318; ф.395, оп.1, д. 164, 515; Виноградарство Бессарабской, Подольской и Херсонской губерний. Кишинев, 1885, с.222. Л а в я г и н Н. О виноградарстве и виноделии в Бессарабии.
- 48 Труды Комитета виноградарства Общества сельского хозяйства Южной России, вып.1. Одесса, 1901, отд.П, с.УП,УШ, Х-ХI, ХII.
- 49 Там же, с.164-165.
- 50 ЦГИА СССР, ф.23, оп.24, д.174, л.1-123; Отчет высочайше утвержденного "Товарищества винного производства и торговли вином бр. И. и В. Синадино и К° в Одессе", к ЗЛУШ 1897г. Одесса, 1897.
- 51 Статистика акционерного дела в России, вып.П. Харьков, 1908, с.37.
- 52 Бессарабский вестник, 1889, № 13, с.2.
- 53 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей. Киев, 1890, табл. II5, I22, I63, I67, I68.
- 54 Л а в я г и н Н. Виноградарство и виноделие в Бессарабии.
- 55 Б л а у А.А. Торгово-промышленная Россия. Спб., 1899, с.92.
- 56 К о ш е л ь н и к И. Исторический обзор развития виноградарства и виноделия в Молдавии. Кишинев, 1953; с.6; Дневник международного съезда плодоводов. Спб., 1894, № 2, с.38.
- 57 Ежегодник Министерства финансов, вып.1901, Спб., 1902, с.516-517.
- 58 П е л я х М.А. История виноградарства и виноделия Молдавии. Кишинев, 1970, с.134.
- 59 Труды общества для содействия русской промышленности и торговле, ч.9. Спб., 1876, с.38; Материалы к пересмотру Общего таможенного тарифа Российской империи и Царства Польского по европейской торговле. Спб., 1867, т.1, с.25; т.П, с.16-17; ЦГИА СССР, ф.20, оп.5, д.439, л.3,6.
- 60 ЦГИА СССР, ф.20, оп.5, д.439; Б л а у А.А. Торгово-промышленная Россия, с.93.
- 61 ЦГИА СССР, ф.20, оп.6, д.155, л.24, II3, I50.

- 62 ЦГИА СССР, ф.20,оп.6, д.154, л.10,II.
- 63 Хозяин, 1895, № 2, с.39-40.
- 64 Кашкин Н.Н. Экономическое положение русского виноградарства. Спб., 1897, с.74.
- 65 Взгляд осенью на Аккерман. - Одесский вестник, 1842, № 73; Виноградарство Бессарабской, Подольской и Херсонской губерний. Кишинев, 1885, с.67.
- 66 Статистический временник Российской империи, сер.П, вып.15. Спб., 1877, с.21.
- 67 Очерк современного состояния плодоводства, огородничества, виноградарства с виноделием в России, Спб., 1899, с.64.
- 68 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906, с.26.
- 69 ЦГИА СССР, ф.1263, оп.60, д.3555, л.615.
- 70 Плодоводство, 1899, № 10, с.797-799; 1892 г. в сельскохозяйственном отношении, вып.Ш. Спб., 1892, с.44-46. Описание частновладельческих садов Бессарабии, вып.І. Кишинев, 1911, с.І-9.
- 71 Шмидт А. Материалы для географии и статистики России. Херсонская губерния, ч.І. Спб., 1863, с.488, 526; ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.65, л.104,145.
- 72 ГАОО, ф.22, оп.І, д.240, л.5; ЦГИА СССР, ф.1287, оп.І0, д.45І, л.6.
- 73 Синадино А.В. Плодоводство Бессарабии. Кишинев, 1913, с.105.
- 74 ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.66, л.136; ф.107, оп.І, д.77І, л.133; Крестовский В.В. Вдоль Австрийской границы. Собр. соч., т.7. Спб., 1900, с.308.
- 75 Сельское хозяйство и лесоводство, 1886, ч.52, с.285.
- 76 Свиньин П. Описание Бессарабской области. - ЗООИИД, т.VI. Одесса, 1867, с.185; ЦГА МССР, ф.б, оп.3, д.747, л.25, 42; ф.17, оп.І, д.137, л.43.
- 77 ЦГА МССР, ф.2, оп.І, д.1199, л.65.
- 78 ЦГА МССР, ф.17, оп.І, д.137, л.43; Шмидт А.Материалы для географии и статистики России, с.448, 526, 557.
- 79 См.: Аксаков И. Исследование о торговле на украинских ярмарках. Спб., 1858, с.37І.

- 80 Цуркан И. Гречий орех. Кишинев, 1979, с.7.
- 81 ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.960, л.241-245; ЦГА МССР, ф.1241, оп.1, д.123, 124, 152, 218; Бессарабский вестник, 1890, № 349, с.3.
- 82 ЖМГИ, 1864, ч.86, кн.7-9, с.383; Сельское хозяйство и лесоводство 1886, ч.52, с.286; Сельскохозяйственные статистические сведения по материалам, полученным от хозяев, вып.П. Спб., 1885, с.4; вып. IX, Спб., 1901, с.134.
- 83 ЦГИА СССР, ф.398, д.10875, л.176.
- 84 Отчет правления Общества Юго-Западных железных дорог за 2-ю половину 1878 г., ч.2. Спб., 1879, с.16.
- 85 ЦГА МССР, ф.142, оп.1, д.17, л.14.
- 86 ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.65, л.104, 145.
- 87 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906, с.25.
- 88 Синадино А.В. Плодоводство Бессарабии, с.81.
- 89 Земледельческая газета, 1851, № 60, с.500; Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края. Одесса, 1853, с.272, 303.
- 90 Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России, т.1. Спб., 1902, с.68; 1892 г. в сельскохозяйственном отношении, вып.Ш, ч.4. Спб., 1892, с.43.
- 91 ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.960, л.241-245.
- 92 ЦГИА СССР, ф.398, д.5222, л.181; д.5935; л.121; Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края, с.303, 304.
- 93 Шмидт А. Материалы для географии и статистики России, с.132.
- 94 ЦГИА СССР, ф.1284, оп.6, д.251, л.20; ф.1263, оп.60, д.3555, л.615.
- 95 Всероссийский съезд сельских хозяев. М., 1895, с.10.
- 96 Обобщены данные отчетов губернаторов.
- 97 ЦГИА СССР, ф.398, д.5935, л.121, 122.
- 98 О направлении Одесско-Лембергской железной дороги, с.54, 134; ЦГИА СССР, ф.1263, оп.60, д.3555, л.615.
- 99 Там же.

- 100 Днестр и Поднестровье. - Досуг и дело, 1878, вып. I, кн.2, с.25.
- 101 Общая статистика перевозок по русским железным дорогам, 1890 г. Спб., 1892, с.30,31.
- 102 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8728.
- 103 Свежинский П.В. Аграрные отношения на Западной Украине в конце XIX - начале XX в. Львов, 1966, с.102 (на укр.яз.).
- 104 Ковшова Г.А. Виноградные питомники в дореволюционной Бессарабии. - Вопросы садоводства и виноградарства Молдавии. Кишинев, 1962, с.167-170; Гульдман В. Подольская губерния. Каменец-Подольский, 1889, с.144; Виноградарство Бессарабской, Подольской и Херсонской губерний. Кишинев, 1885, с.122.
- 105 ЦГИА СССР, ф.1263, оп.60, 1870.г., д.3555, л.615; Бессарабский вестник, 1889, № 2; Обзор Бессарабской губернии за 1902 г. Кишинев, 1903, табл.3.
- 106 ЦГИА СССР, ф.398, оп.6, д.1226, л.27; д.7696, л.27.
- 107 Сельское хозяйство и лесоводство, 1886, ч. 52, с.206,290.
- 108 Там же, с.291.
- 109 ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.66, л.136.
- 110 Там же.
- III Сельскохозяйственные и статистические сведения по материалам, полученным от хозяев, вып. I. Спб., 1884, с.123, 183.
- 112 Трапезников С.П. Аграрный вопрос и ленинские аграрные программы в трех русских революциях. М., 1963, с.253.
- 113 ЦГА МССР, ф.151, оп.1, д.11; ф.2, оп.1, д.7082, л.147; Скальковский А.Опыт статистического описания Новороссийского края, ч.П. с.316.
- 114 ЦГИА СССР, ф.381, д.5938, ч.1, л.189, 372,434.
- 115 ЦГА МССР, ф.151, оп.1, д.10, л.11.
- 116 ЦГА МССР, ф.189, оп.1, д.51, 117,163, 177, 438; ГА00, ф.3, оп.1, д.69; Обзоры внешней торговли России за 1870, 1871, 1872 и 1874 гг.
- 117 Молдаван М.Я. и др. Табак. Кишинев, 1973, с.5-7.
- 118 Скальковский А. О производительных силах и хлебной торговле Новороссийского края в 1867 г. Спб., 1867, с.38,39.

- I19 Библиотека для чтения, т.97. Спб., 1849, с.28; ЖМГИ, 1858, ч.68, кн.3, с.33.
- I20 Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.П.Кишинев, 1867, с.188,189; ЖМГИ, ч.86, 1864, с. 381-383, 410, 411.
- I21 Щерабачев В.С. Обзор табаководства в России, вып. I. Спб., 1889, с. I-18; ЗОСХЮР, 1883, с.565; Егурин А.Н. Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.Ш.Кишинев, 1868, с.202.
- I22 Ученые записки Тираспольского педагогического института, вып. I. Кишинев, 1956, с.53; Скальковский А.С. О производительных силах и хлебной торговле Новороссийского края и Бессарабии, 1867 г. - Рукопись, ГА00, ф.147.
- I23 Так, на Кубани в начале ХХ в. производилось 764 тыс.пуд. табака. - См.: Ратушник В.Н. Товарное капиталистическое производство в сельском хозяйстве Кубани в конце XIX в. - Исторические записки, т.99. М., 1974, с.196.
- I24 Бессарабский вестник, 1889, № 24.
- I25 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771; ф.1269, оп.1, д.4604; ф.575, оп.2, д.1247; ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.655; ф.1, оп.1, д.8531.
- I26 Вучинский А.Ф. и др. Табаководство. М., 1959, с.3.
- I27 Детальные сведения о крупных плантаторах см. в ЦГИА СССР, ф.574, оп.3, д.1182; ф.91, оп.2, д.12; ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.368; 665; ГА00, ф.22, оп.1, д.249, 265, 267; Бессарабский вестник, 1889, № 24, с.2.
- I28 Статистика Российской империи, I. Сборник по России за 1884-1885 гг. Спб., 1887, с.172-173; Сборник сведений по России, 1890. Спб., 1890, с.136, 137.
- I29 Егунов А.Н. Указ. соч., с.216.
- I30 Там же, с.217.
- I31 Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1884 год. Одесса, 1885, с.41.
- I32 Обзор Бессарабской губернии за 1879 г. Кишинев, 1880, с.6; ЦГИА СССР, ф.574, оп.3, д.1099, л.37,38; д.1324, л.39,40; д.1281, л.46,47; д.1393, л.39, 40.
- I33 Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог, вып.П. Киев, 1895, с.327, 331, 340.
- I34 Галицын Ф.С. Отчет о командировке в разные губернии для исследования современного состояния табаководства. Спб., 1886, с.96,97.

- I35 ЦГИА СССР, ф.20, оп.12, д.297, л.17,18.
- I36 Там же, ф.574, оп.3, д.1182, л.136,137.
- I37 Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог, вып.П. Киев, 1895, с.324-341; Сборник отчетов и докладов Тираспольской уездной земской управы 1900 г. Одесса, с.25.
- I38 ЦГИА СССР, ф.1284, оп.6, д.251, л.14.
- I39 Государственная внешняя торговля России в разных ее видах за 1861 г. Спб., 1862, разд. УП; Обзор внешней торговли России за 1874 г. Спб., 1875; ЦГА МССР, ф.189, оп.1, д.319, л.98, д.335, л.109; д.350, л.56.
- I40 Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1880 г. Спб., 1881, с.32,33; Сборник сведений по России, 1890 г., с.135; Земледелие, 1888, июнь, № 29, с.438.
- I41 Труды Вольного экономического общества, 1881, т.Ш, с.217, 227.
- I42 Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог, с.301, 302, 340.
- I43 ГАОО, ф.22, оп.1, д.249.
- I44 ЦГИА СССР, ф.1284, оп.6, д.251, 1878, л.14.
- I45 Днестр и Поднестровье. - Досуг и дело, 1878, вып.1, кн.2, с.25.
- I46 А с е н к о в С.Б. Табак. Спб., 1913, с.6,7.
- I47 ЦГА МССР, ф.151, оп.1, д.93, л.83,84; ф.2, оп.1, д.7681, л.141, 306; 1897 год в сельскохозяйственном отношении, вып.УІ. Спб.. 1897, с.185.
- I48 К а р нау х о в а Е.С. Указ. соч., с.169,170; В и н о х о д о в Е.А. Лен степной местности России и его переработка на бумажную массу. Спб.. 1872, с.8.
- I49 ЦГИА, 1841, ч.1, кн.П, с.404; Я н с о н В. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. Спб., 1870, прил. 28, 44/2,45.
- I50 Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1844 г. Спб.. 1845, с.34-35; Внешняя торговля России в 1896 г. Спб., с.25; Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл.18; ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.138; ЦГА МССР, ф.1241, оп.1, д.218, л.Ш; д.205, л.П.

151 ГА00, ф.537, оп.1, д.16, 27, 146, 161, 181, 185, 191; ГА00, ф.3, оп.1, д.69, л.13, 14; ф.147, оп.1, д.17, л.6-40; ЦГА МССР, ф.1241, оп.1, д.218, л.135; Государственная внешняя торговля за 1862, 1863, 1864, 1870, 1871, 1872, 1874 гг.

152 Государственная внешняя торговля России в разных ее видах за 1861, 1862, 1863, 1864 гг.

153 По данным таможенных управлений. ЦГИА СССР, ф.19, оп. 3, д.959, 960; ЦГА МССР, ф.189, оп.1, д.193, 236, 248, 319, 350, 445, 468; Обзор внешней торговли России за 1874, 1875 гг.

154 По Обзорам внешней торговли за 1870-1874, 1896 гг.; ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.138; Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл.18, 38.

155 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8728; л.23; ЦГИА СССР, ф.573, от.25, д.65, л.145; Внешняя торговля России в 1896 г. Спб., 1897, с.25.

156 Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собой связанным ж.д., вып.1, с.25, 93; вып.П. Спб., 1896, с.119, 120.

157 ГА00, ф.3, оп.1, д.69, 78; ЦГА МССР, ф.189, 1241; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.69, 959, 960; Обзоры внешней торговли России за 1860-70 гг. Сведения об отпуске за границу российских товаров за 1869-86 гг. Спб., 1887, с.36.

158 Денидов А. Путешествие в Южную Россию и Крым через Венгрию, Валахию и Молдавию, совершенное в 1837 г. М., 1853, т.1, с.250; ЖМГИ, 1855, ч.56, кн.3, с.58.

159 ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.673; ЦГИА СССР, ф.20, оп.4, д.3916, 4223; Хозяин, 1895, № 48; Русский вестник, 1873, август, с.649; Асенков С. Сахар и его экспорт из России. Спб., 1914, с.6, Волохов Л.Ф. Сахарная промышленность России в цифрах. Киев, 1913, табл.2, 5, 9, 17.

160 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.679, л.1-8; 3977; ф.88, оп.1, д.722, л.123-129; Сельскохозяйственные статистические сведения по материалам, полученным от хозяев, вып.УП. Спб., 1897, с.36, 46.

161 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.4422; ф.136, оп.1, д.139, 328; ЦГИА СССР, ф.573, оп.2, д.1817.

162 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. с.334.

## Г л а в а Ш

- <sup>1</sup> Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России, т.П., ч.П. Спб., 1879, отд.б.
- <sup>2</sup> ЦГА МССР, ф.6, оп.5, д.304, л.37-38.
- <sup>3</sup> Экономическое исследование района Новоселицких ветвей. Киев, 1890, с.137, 158-159, 177-179, 194.
- <sup>4</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, п.6021, л.107-108, 127-128; ЦГИА СССР, ф.499, оп.5, д.10, л.49; Труды высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России, т.П., ч.П., отд.б; Юбилейный сборник города Кишинева. 1812-1912, ч.1. Кишинев, 1912, с.73, 77.
- <sup>5</sup> ЖМВД, 1835, ч.17, кн.7, с.91.
- <sup>6</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5738.
- <sup>7</sup> Гриценко И.А. Экономические связи Северной Буковины с Россией и Надднепрянской Украиной в XIX - начале XX вв. Львов, 1980, с.77 (на укр. яз.).
- <sup>8</sup> ЦГА МССР, ф.924, оп.1, д.1, л.22; Записки Юго-Западного отдела Русского географического общества. Киев, 1875, с.298.
- <sup>9</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5778, л.100.
- <sup>10</sup> Географико-статистический словарь Российской империи, т.1. Спб., 1863, с.380.
- <sup>11</sup> ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.2611, л.12; д.4141, л.403. Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849, табл.16; Доклад высочайше учрежденной комиссии. Спб., 1873, прил.У, с.1.
- <sup>12</sup> Обзор Бессарабской губернии за 1879 год. Кишинев, 1880, с.6; Коммерческая газета, 1838, № 68, с.263; ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.948, л.42, 51; ЦГИА СССР, ф.268, оп.1, д.1299, л.8, 12; Записки Бессарабского областного статистического комитета, т.П. Кишинев, 1867, прил. № 22; Кривенко Н.Н. О торговле лошадьми в России. М., 1897, с.109-125.
- <sup>13</sup> Экономическое исследование района Новоселицких ветвей. с.177-179, табл.48.
- <sup>14</sup> Там же, табл.13, 34, 35, 48, 62, 63.
- <sup>15</sup> ГАОО, ф.1, оп.215, д.21, л.24-26, 35; ЦГИА СССР, ф.20, оп.10, д.570, л.1-2; ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5398, л.373, д.4141; л.182, д.5631, л.25; д.5363, л.98, д.5778, л.97.
- <sup>16</sup> ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.67, л.28; д.68, л.36; д.69, л.35.

- 17 Архив ветеринарных наук, 1903, кн. I, с. 193-195.
- 18 ЦГИА СССР, ф. I8, оп. 4, д. 129, л. 88-89; Журнал сельского хозяйства, 1856, № 12, с. 29.
- 19 ЦГИА СССР, ф. I9, оп. 3, д. 965, л. 312-345, 493-494; д. 966, л. 356-389, 582-583.
- 20 Журнал мануфактур и торговли, 1831, № 10, с. 56-57; Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл. I67.
- 21 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл. I67.
- 22 ЦГА МССР, ф. 2, оп. I, д. 6461, л. 25; Шмидт А. Материалы для географии и статистики России. Херсонская губерния. Спб., 1863, ч. 2, с. 414; Географико-статистический словарь Российской империи, т. I, с. 292.
- 23 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл. 22.
- 24 Гульдман В. Подольская губерния. Опыт географического и статистического описания. Каменец-Подольский, 1889, с. 134-135.
- 25 ЦГА МССР, ф. 65, оп. I, д. 1014, л. 10; Дмитриев К. В какой местности каких овец выгоднее держать. М., 1894, с. 31; Дон и степное Предкавказье в XVIII - первой половине XIX в. Ростов н/Д, 1977, с. 167-168.
- 26 Янсон Д. Э. Сравнительная статистика России и западноевропейских государств, т. I-П. Спб., 1878, с. 645; Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1887 г. Одесса, 1888, с. 63; Хозяин, 1900, № 10, с. 341.
- 27 Осипов А. Н. Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта. Спб., 1891, с. 17, 19; ЦГА МССР, ф. 65, оп. I, д. 982, л. 251; 253; Одесский порт. Спб., 1895, с. 129; Отчет ветеринарного отделения МВД за 1896 год. Спб., 1899, с. 516-517. Записки Общества сельского хозяйства Южной России, 1880, февраль, с. II7.
- 28 ЦГИА СССР, ф. 268, оп. I, д. 1299, л. 170.
- 29 Исследование современного состояния скотоводства в России. Рогатый скот, вып. IV. М., 1893, с. 104; Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам, 1895. Спб., 1897, с. 66, 89; Отчет ветеринарного управления МВД за 1895 год. Спб., 1898, с. 144; То же за 1896 год. Спб., 1899, с. 518; То же за 1901 год. Спб., 1904, с. 105, 108.

- 30 ЦГИА СССР, ф.268, оп.1, д.1299, л.170.
- 31 Труды Московского общества сельского хозяйства, вып.ХХУП. М., 1890. с.105-107.
- 32 Материалы по вопросу об экспорте мяса в Германию, вып.2. Спб., 1913, с.6-7.
- 33 ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.1188, л.2-28; Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, вып.1. Одесса, 1905, с.275-276; Отчет ветеринарного отделения МВД за 1896 год. Спб., 1899, с.503.
- 34 ЦГИА СССР, ф.398, оп.8, д.2196, л.49,57.
- 35 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.1967, 2329.
- 36 Там же, д.3265; ЖМВД, 1855; ч.ХI, кн.4, с.66.
- 37 Янсон Ю. Сравнительная статистика России и западно-европейских государств, т.1-П, с.650.
- 38 Там же, с.649.
- 39 Отчет ветеринарного управления МВД за 1899 год. Спб., 1902, с.63, 552.
- 40 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл.115.
- 41 Свод товарных цен на главных рынках России за 1890-1896 гг. Спб., 1897, табл. с.28.
- 42 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5619, л.75.
- 43 Там же, д.1847, л.22.
- 44 Там же, л.20-21; Конные заводы, табуны и ярмарки в России. Спб., 1839, с.2-3.
- 45 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.1847, л.22.
- 46 Там же, д.5619, л.38-86; 109; ф.322, оп.1, д.19, л.51-124; Список частных конских заводов в России. Спб., 1878, с.197-202; Список частных конских заводов в России. Спб., 1904, с.61-70.
- 47 ЦГА МССР, ф.322, оп.1, д.19, л.1-19, 97.
- 48 Там же, ф.2, оп.1, д. 1847, л.20.
- 49 Коммерческая газета, 1838, № 63, с.242.
- 50 Военное обозрение Одесского военного округа, 1871, с.420-421.
- 51 ЖМГИ, 1864, ч.5, с.402.

52 М е р д е р И. Сборник сведений о торговле лошадьми и перечень конских заводов в России. Спб., 1871, с.23; Д у б е н - с к и й Д. Конные средства Европейской России. Спб., 1903, с.183, 254.

53 Военное обозрение Одесского военного округа. Одесса, 1871, с.419.

54 Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, вып. I. Одесса, 1905, с.262.

55 Труды Московского общества сельского хозяйства, вып.27. М., 1890, с.89-90.

56 Коневодство в 60 губерниях Европейской России и Кавказа. Спб., 1903, с.161; М е р д е р И. Сборник сведений о торговле лошадьми..., с.18; Обзор Подольской губернии за 1899 г. Каменец-Подольский, 1899, с.20; К а н д е л а к и И. Роль ярмарок в русской торговле. Спб., 1914, с.47-50.

57 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.1199, л.55.

58 Л а ш к о в Н.В. Бессарабия. Кишинев, 1913, с.130.

59 ЦГА МССР, ф.3, оп.1, д.114; л.25-26; Хозяин, 1896, № 33, с.591; Б е р т е н с о н В. Состояние свиноводства в Бессарабии и меры к его развитию. Спб., 1900, с.3.

60 ЦГВИА СССР, ф.1837, оп.1, д.377, л.48.

61 Р я б и н и н И.В. Продукты свиноводства. Торговля ими и техника их производства в связи с задачами нашего свиноводства. Спб., 1889, с.218-220.

62 Хозяин, 1896, № 33, с.591.

63 Там же, с.591-592.

64 Земледелие, 1888, № 32, с.474.

65 П е м б л Ч.С. Типы и породы сельскохозяйственных животных. Пг., 1914, с. 440-451; 500-508; Земледелие, 1888, № 28, с.423; З а б у л и к а В. Историко-экономический очерк о развитии свиноводства в Молдавии до 1918 г. - Труды Молдавского научно-исследовательского института животноводства и ветеринарии, т.УІ. Кишинев, 1971, с.168.

66 Р я б и н и н И.В. Продукты свиноводства, с.224-225.

67 Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, вып. I. Одесса, 1905, с.258.

- 68 Л е н и н В.И. Полн. собр. соч., т.5, с.238.
- 69 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл.34.
- 70 З а б у л и к а В. Историко-экономический очерк..., с.165.
- 71 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906, с.326.
- 72 П а л ф е р о в Я.Я. Внешняя торговля России скотом и мясными продуктами в связи с пересмотром торгового договора. Спб., 1914, с.37.
- 73 К а л у г и н И.И. Исследование современного состояния свиноводства в губерниях Волынской и Подольской. Варшава, 1905, с.37; Материалы по вопросу об экспорте мяса в Германию, вып.2, Спб., с.3.
- 74 Ш о р А.С. Товарообмен между Россией и Германией за последние 20 лет. Спб., 1914, с.29.
- 75 П а л ф е р о в Я.Я. Внешняя торговля России скотом и мясными продуктами..., с.34.
- 76 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, с.83.
- 77 Б е р т е н с о н В. Состояние свиноводства..., с.12-13.
- 78 Статистическое описание Буджака, с.93.
- 79 Коммерческая газета, 1838, № 63, с.242.
- 80 ЖМГИ, 1846, ч.20, с.141-191; Н е б о л ь с и н Г.Статистическое обозрение внешней торговли России, ч.2. Спб., 1850, с.65.
- 81 Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1886 год. Одесса, 1887, с.58.
- 82 Исследование современного состояния овцеводства в России, вып.У. Спб., 1885, с.112.
- 83 1892 год в сельскохозяйственном отношении, вып.3, ч.4. Спб., 1892, с.129.
- 84 П е р е п е л к и н А.П. Материалы к исследованию скотоводства и овцеводства в России. М., 1884, с.117.
- 85 Щ е п к и н С.П. Овцеводство в России. Спб., 1869, с.65.
- 86 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5698, л.8-9; Труды Вольного экономического общества, 1844, № 3, с.739-740; Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности, т.1. Спб., 1862, с.187.

87 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.2612, 4951, 5774, 7681, 7787, 7790, 7836, 7879; ф.6, оп.2, д.1280, л.10; ф.61, оп.1, д.86.

88 О направлении Одесско-Лембергской железной дороги. Кишинев, 1865, с.57.

89 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.3401; л.36-38; д. 5552, л.180; д.7191, л.191; д.7194, л.49; ГАОО, ф.661, оп.1, д.353, л.2.

90 Материалы по пересмотру общего таможенного тарифа Российской империи и царства Польского по европейской торговле, т.Ш. Спб., 1867, с.20.

91 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.1199, л.54.

92 Труды Вольного экономического общества по вопросу о внешней хлебной торговле. Спб., 1885, с.184.

93 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7374; 7511, 7619.

94 Ильев Ф.В. Мериносовое овцеводство Молдавии. - Труды Кишиневского сельхоз. института имени М.В.Фрунзе, т.47. Кишинев, 1966, с.25-26.

95 Гросуя Я.С., Будак И.Г. Очерки истории народного хозяйства Бессарабии (1861-1905 гг.). Кишинев, 1972, с.334-335.

96 Перепелкин А.П. Материалы к исследованию скотоводства и овцеводства в России, с.112.

97 ЦГИА СССР, ф.268, оп.1, д.1299, л.6-7; ф.398, д.2641, л.124-125; Овцеводство в России. Спб., 1869, с.152-169; Дерягин Н.Н. О чигайском овцеводстве в Бессарабии и торговле шерстью в России М., 1886, с.14-16; Экономическая жизнь Подольши. Каменец-Подольский, 1915, № 1, с.43; Исследование современного состояния овцеводства в России, вып. IV. Спб., 1884, с.133.

98 Одесский вестник, 1835, № 25-27; Листки общества сельского хозяйства Южной России, 1835, с.25.

99 ЖМГИ, 1847, ч.ХХIV, с.56.

100 Тернер Ф. Движение внешней торговли России с 1853 по 1856 г. Спб., 1858, с.159.

101 Осоков В. Очерк состояния русской промышленности за последние 10 лет (1860-1870 гг.). - Гражданин, ч.2. Спб., 1872, с.354.

102 ЦГИА СССР, ф.20. оп.5, д.201; оп.10, д.99, л.12-19; Романенко И.Н. Развитие промышленного животноводства Украинской ССР. Киев, 1957, с.49-50, 67-69.

- I03 Обзор коммъерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906, с.320; Архив ветеринарных наук, 1903, кн.10, с.193-195.
- I04 Ходецкий С.М. Описание четвертой выставки сельских произведений в Киеве, бывшей в 1867 году. Киев, 1867, с.25; ЦГА МССР, ф.65, оп.1, л.14,18; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.965,966.
- I05 Записки Ново-Александрийского института сельского хозяйства и лесоводства, т.ХII. Варшава, 1899, с.245-262.
- I06 Геллер Н. Обследование каракульского овцеводства на юге России. - Хуторянин, 1913, № 10,II.
- I07 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7612, л.349.
- I08 Обзор Бессарабской губернии за 1892 год. Кишинев, 1893, табл.10; Сыроварение в Бессарабии. - Бессарабский вестник, 1889, № 55.
- I09 Исследование современного состояния овцеводства в России, вып.У. Спб., 1885, с.136; ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.523, л.294-311.
- II0 Земледельческая газета, 1889, 5 августа, с.649; Записки Ново-Александрийского института сельского хозяйства и лесоводства, т.12. Варшава, 1899, с.258; О с и п о в А. Н. Русские сельскохозяйственные продукты на рынках Турции и Египта, с.87.
- II1 ФГАОО, ф.93, оп.1, д.303, л.2; д.314, л.13-16.
- II2 ЦГА МССР, ф.1241, оп.1, д.123, л.290,293,321,322.
- II3 ЦГИА СССР, ф.268, оп.1, д.1299, л.7; Экономическое исследование Новоселицких ветвей, с.94, 100, табл.II5,I69.
- II4 Бессарабский вестник, 1890, № 339, с.2.
- II5 Шахназаров А.И. Очерк частновладельческого хозяйства в Кишиневском уезде Бессарабской губернии. Кишинев, 1896, с.126.
- II6 Радциг А.А. Скотоводство и молочное хозяйство в разных государствах. Спб., 1899, с.38-39, 65,90.
- II7 Ковалевский В.И. и Левитский И.О. Статистический очерк молочного хозяйства в северной и средней полосах Европейской России. Спб., 1879, с.18.
- II8 ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.65, л.92; Хозяин, 1899, № 25, с.858-862; Архив ветеринарных наук, 1903, кн.10, с.193-195.

- I19 ЦГИА СССР, ф.573, оп.25, д.65, л.92; Хозяин, 1899, № 25, с.858-862; Архив ветеринарных наук, 1903, кн.10, с.193-195.
- I20 ЦГА МССР, ф.142, оп.1, д.30, л.2-15.
- I21 Там же, ф.186, оп.1, д.328, л.16-31; Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1860-1864 гг.
- I22 ЦГИА СССР, ф.383, оп.29, д.610, л.33,42; ГАОО, ф.3, оп.1, д.24,27; ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.3265, л.70-71; д.4141, л.184, ЖМВД, 1850, № 3, с.46.
- I23 Птицеводное хозяйство, 1900, № 8, с.97; 1903, с.10.
- I24 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг. Киев, 1906, с.342.
- I25 Сведения о внешней торговле по европейской границе за 1896 г. Спб., 1897, табл.ІУ; Гулишамбаров С. Международная торговля птицей и птичьими продуктами в 1888-1889 гг. Спб., 1901, с.16.
- I26 Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, вып.І. Одесса, 1905, с.264; ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8906, л.4.
- I27 Обзор коммерческой деятельности Юго-Западных железных дорог за 1895-1904 гг., с.328.
- I28 Естественные производительные силы России, т.УІ, отд. III. Пг., 1920, с.ІІ.
- I29 ЦГВИА СССР, ф.499, оп.5, д.10, п.130.
- I30 Земледелие, 1888, № 29, с.436; Птицеводное хозяйство, 1900, № 10, с.132,301; 1901, № 19, с.158-159.
- I31 ЦГВИА СССР, ВУА, д.18589, ч.І, л.205-218, 229; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.965,966.
- I32 Земледельческая газета, 1837; № 34; с.270; ЦГА МССР, ф.5, оп.2, д.866, л.8.
- I33 Коммерческая газета, 1838, № 63, с.242; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.965, 966.
- I34 ЖМГИ, 1848, ч.28, с.190.
- I35 Нагирняк Е.А. Пчеловодство в Молдавской ССР и перспективы его развития. - Научные записки Молдавской научно-исследовательской базы АН СССР, т.І, вып.І. Кишинев, 1948.

- I36 Обзор Бессарабской губернии за 1879 год. Кишинев, 1880; ГААО, ф.537, оп.1, д.197, л.861.
- I37 Крестовский В.В. Вдоль Австрийской границы. - Собр.соч., т.7. Спб., 1900, с.304-305.
- I38 Сведения взяты из отчетов управлений Скулянского, Измаильского и Кубейского таможенных округов.
- I39 ЦГА МССР, ф.5, оп.2, д.294, л.58-70; Записки графа Ланжерона. Война с Турцией 1806-1812 гг. - Русская старина, 1907, май, с.597.
- I40 ЦГА МССР, ф.1, оп.1, д.3016, л.3-4.
- I41 Там же, ф.5, оп.2, д.295, л.3.
- I42 Скальковский А.А. Болгарские колонии в Бессарабии и Новороссийском крае. - ЖМВД, 1848, кн.1, с.84.
- I43 ЦГА МССР, ф.5, оп.2, д.566; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.130, л.1,5; ф.560, оп.4, д.748, л.4.
- I44 ЦГИА СССР, ф.574, оп.1, д.1415, л.27-51; ф.19, оп.3, д.953, л.97; ЦГА МССР, ф.136, оп.1, д.328, л.41-166; Отчет ветеринарного управления МВД, 1899 г. Спб., 1902, с.572.
- I45 Земледельческая газета, 1837, № 34, с.266.
- I46 Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, вып.1. Одесса, 1905, с.257; ЦГИА СССР, ф.268, оп.1, д.1299, л.7.
- I47 Записки Общества сельского хозяйства Южной России, 1870, с.188; ГАОО, ф.6, оп.1, д.1715, л.16-19.
- I48 ЦГА МССР, ф.142, оп.1, д.29, л.6-8; д.221, л.2; ф.2, оп.1, д.8092, л.9, II; ГАОО, ф.249, оп.1, д.396, л.11-12.
- I49 Отчет ветеринарного управления МВД за 1899 г. Спб., 1902, прил. с.572; Обзор Бессарабской губернии за 1902 г. Кишинев, 1903, с.12.
- I50 Ломакин В. Очерки современного состояния полеводства и скотоводства в Бессарабской губернии. Кишинев, 1900, с.25-26.
- I51 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5738.
- I52 ЧТОА, ф.42, оп.1, д.44, л.89-90, 153-154, д.46, л.242.
- I53 ЦГА МССР, ф.5, оп.3, д.747, л.24-25; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.965, 966; Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1860-1864 гг.

I54 Романенко И.Н. Развитие продуктивного животноводства Украинской ССР, с.90-92.

I55 Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России, т.П. Спб., 1878, с.35; Иванов М.Ф. Волошские овцы. Л., 1924.

I56 Коммерческая газета, 1836, сентябрь, № 166, с.454; ГА00, ф.537, оп.1, д.189, л.141; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.965, 966.

I57 Яснопольский Н.П. Изменения направлений хлебной торговли юго-западных и малороссийских губерний. М., 1873, с.37; Обзор главнейших отраслей торгово-промышленной деятельности в 1898 г. Спб., 1899, с.19.

I58 ЦГВИА СССР, ф.ВУА, д.18589, ч.1, л.58; Обзор Подольской губернии за 1899 г. Каменец-Подольский, 1900, с.50-52.

I59 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.5685, 6235, 7612; ф.75, оп.1, д.1262, л.63-64; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.965, 966; ф.20, оп.12, д.9. Мельников А.П. Современное состояние промышленности на юге России. Одесса, 1884, с.168; Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл.167.

I60 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.4779, л.357; д.6141, л.430.

I61 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.139.

I62 Данные о предприятиях содержатся в ежегодных сведениях о числе "фабрик" и " заводов" губернаторской канцелярии и статистических учреждений (ЦГА МССР, фонды 2,3,122,151).

I63 Скальковский А.О производительных силах и хлебной торговле Новороссийского края и Бессарабии. 1867 г. Рукопись. - ГА00, ф.147, л.13.

I64 ЦГА МССР, ф.65, оп.1, д.367, л.14.

I65 Там же, ф.2, оп.1, д.2606, л.13; д.5371, л.108-109; д.5777, л.6; д.8728, л.447; д.6634, л.537; д.7194, л.54; ф.151, оп.1, д.11, л.170, 312; ЦГИА СССР, ф.20, оп.12, д.9, л.151-160; Мельников А.П. Современное состояние промышленности на юге России, с.160.

I66 Скальковский А. Опыт статистического описания Новороссийского края, ч.П. Одесса, 1853, с.370; Станчук Е.Ф. Традиционные крестьянские промыслы Молдавии в XIX - начале XX в. Кишинев, 1978, гл.П; Вопросы экономической истории Молдавии эпохи феодализма и капитализма. Кишинев, 1972, с.188-189.

- I67 ЦГИА СССР, ф.20, оп.6, д.568, 573.
- I68 ЦГА МССР, ф.5, оп.3, д.747, л.28; ф.2, оп.1, д.2136, л.14.
- I69 Подольские губернские ведомости, 1848, № 29, с.186.
- I70 ЦГВИА СССР, ф.ВУА, д.18589, ч.1, л.56-58.
- I71 Коммерческая газета, 1833, № 97, с.382.
- I72 ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.955, л.106,108.
- I73 О направлении Одесско-Лембергской железной дороги, с.56.
- I74 ЧГОА, ф.39, оп.1, д.475, л.8.
- I75 Янсон Ю. Статистические исследования о хлебной торговле в Одесском районе. Спб., 1870, с.148.
- I76 ЦГИА СССР, ф.398, д.10875, л.176.
- I77 ЦГИА СССР, ф.398, д.10875, л.176; Янсон Ю. Статистические исследования о хлебной торговле в Одесском районе, с.148.
- I78 Австро-Венгрия. Отдел Ш. Военный обзор восточных областей. Спб., 1875, с.182, 228. Австро-Венгрия. Военно-статистическое обозрение восточных областей, ч.1. Спб., 1899, с.230; Подольские губернские ведомости, 1848, № 29, с.186.
- I79 ЦГИА СССР, ф.20, оп.4, д.31, л.208; д.54, л.98.
- I80 ЦГА МССР, ф.1251, оп.1, д.34; Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, с.83.
- I81 ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.575, л.37-38.
- I82 ЦГА МССР, ф.1241, оп.1, д.16, 124, 152, 218; ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.956, 958, 960.
- I83 ЦГА МССР, ф.151; Крестовский В.В. Вдоль Австрийской границы, с.290-291.
- I84 Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, табл.22.
- I85 Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа, вып.1. Одесса, 1905, с.277; Внешняя торговля России по странам назначения и происхождения товаров за 1881-1899 гг., ч.1. Спб., 1901, с.116-117; ЦГИА СССР, ф.20, оп.10, д.266, л.38-39.
- I86 ЦГИА СССР, ф.19, оп.3, д.35, л.73-74.
- I87 Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России, с.66-67.

- 188 ЦГА МССР, ф.1241, оп.1, д.152, л.186.
- 189 Там же, д.124, 205,208; Экономическое исследование района Новоселицких ветвей, с.83; Сводная статистика деревозок по русским железным дорогам, 1895. Спб., 1897, с.42.
- 190 Отчет ветеринарного управления МВД, 1899 г. Спб., 1902, приложения, с.562-563.
- 191 ЦГА МССР, ф.1325, оп.1, д.49, л.1-14.
- 192 Земледельческая газета, 1834, № 29, с.230.
- 193 Мартыненко А.К. Русско-болгарские отношения в 1894-1902 гг. Киев, 1967, табл. 2.
- 194 Ленин В.И. Полн. собр. соч., т.3, с.592.

#### Глава IV

- 1 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.26, ч.1, с.422.
- 2 Там же, т.24, с.171.
- 3 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.6309, л.1.
- 4 Там же.
- 5 ЖМГИ, 1855, ч.56, кн.3, с.7.
- 6 Архив Ленинградского отделения Института истории АН СССР, ф.200, оп.2, д.7.
- 7 Плаксин С. Коммерческо-промышленная Одесса. Одесса, 1901, с.7.
- 8 О направлении Одесско-Лембергской железной дороги. Кишинев, 1865, с.129.
- 9 Экономический журнал, 1887, № 8-9, с.86; Пихно Д.И. Значение для России хлебных цен. Киев, 1897, с.62,69.
- 10 Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861-1862 гг. Спб., 1863; ЦГА МССР, ф.241, оп.3, д.42.
- 11 ЖМГИ, ч.56, кн.3, с.7; Ласский К.Э. Днестр и Поднестровье, с.291.
- 12 ЦГИА СССР, ф.219, оп.2, д.22, л.6.
- 13 О судоходстве по Днестру. - Одесский вестник, 1845, февраль, № 17..
- 14 Руммель В.Д. Устье реки Днестра и Днестровский ли-

ман. Спб., 1898, с.45; Пузыревский Н.П. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий, вып. I. Днестр, Спб., 1902, с.230.

15 ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.370, л.12.

16 Орбинский Р. Очерк производительных сил в Бессарабской губернии. Спб., 1884, с.33-34.

17 ЦГВИА СССР, ф.499, оп.5, д.10, л.139.

18 ЖМГИ, 1853, ч.48, с.17.

19 Теплицкий В.П. Реформа 1861 года и аграрные отношения на Украине (60-90-е гг. ХХ в.). Киев, 1959, с.41 (на укр. яз.).

20 Коммерческая газета, 1838, № 68, с.358; Маяки.- Географико-статистический словарь Российской империи, т.Ш. Спб., 1866; Вестник Бессарабского земства, 1881, № 1-2, с.27.

21 Ленин В.И. Полн. собр.соч., т.24, с.329.

22 Там же, т.36, с.271-272.

23 Труды высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, т.П., ч.П, отдел 6. Спб., 1879, с.6-9, 30-35, 84-85.

24 Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып.УШ. Спб., 1900, с.88-112; вып.Х. Спб., 1910, с.159-164.

25 Катикман А.А. Железные дороги. 1825-1925 гг. Л., 1925, с.39-41.

26 Андреев П.Н. Юго-Западные казенные железные дороги. Спб., 1906, с.3-14.

27 ЦГИА СССР, ф.398, д.10875; ф.107, оп.1, д.247; Христофоров В. На Бессарабию или Подолию. Одесса, 1866.

28 Сологуб А.В. Сборник сведений о железных дорогах в России по 1 января 1874 г. Спб., 1875, с.12.

29 Ашик В. Финансовые результаты эксплуатации русской железнодорожной сети за последнее трехлетие (1907, 1908 и 1909 гг.). Спб., 1911, с.219-220.

30 Сведения о дороге см. в ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8531; л.4; Отчет по Бендеро-Галацкой железной дороге за 1880 г. Спб., 1881, с.1-5; Мелендин Н.Ф. Значение Дуная для торговли и судоходства за последние 30 лет. Спб., 1895, с.37; Лессар П.

Военные железнодорожные постройки русской армии в кампанию 1877-1878 гг. Спб., 1879.

31 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.29.

32 ЦГА МССР, ф.88, оп.1, д.1474, л.76-94; ф.65, оп.1, д.679, л.2-3; Леонард Н.С. Речь. Одесса, 1885, с.6-9.

33 В 1878 г. произошло слияние Киево-Брестской, Одесской и Бресток-Граевской железных дорог под наименованием Общества Юго-Западных железных дорог. Общество распоряжалось путями протяженностью в 2297 верст, куда входили и бессарабские ветви.

34 ЦГИА СССР, ф.219, оп.2, д.22. Исторический очерк. развития железных дорог в России, вып.2. Спб., 1899, с.328-348.

35 ЧТОА, ф.297, оп.2, д.44, л.1-12; ф.300, оп.3, д.225, л.16-17.

36 Военно-географическое и статистическое описание Одесского военного округа. Бессарабская губерния, прилож. XIII. Одесса, 1907, с.202.

37 ЦГИА СССР, ф.1284, оп.6, д.251, 1878 г., л.10; ф.1281, оп.223, д.100, 1882 г., л.26-27; ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.8814, л.253.

38 ЦГИА СССР, ф.219, оп.2, д.22, л.6.

39 Материалы по разработке тарифов российских железных дорог, вып.1. Спб., 1889, с.523.

40 Орбинский Р.В. О настоящем положении хлебного вывоза из Одессы, д.12.

41 ЦГА МССР, ф.9, оп.1, д.187; Житков С.М. О причинах образования на железных дорогах хлебных захежей и о мерах к их устранению. Спб., 1897.

42 Короленко С.А. О роли железнодорожных тарифов в сельскохозяйственном кризисе. Спб., 1895; Милютин Д.П. Наш хлебный тариф. Спб., 1897.

43 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7681, л.155, 205.

44 Из Сорокского уезда доставка в Одессу I пуд. зерна по Днестру стоила 9, а по железной дороге - II коп. (ГАОО, ф.305, оп.1, д.1486, л.9).

45 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.23, с.191.

46 Обзор комиссационно-ссудных операций Юго-Западных железных дорог. Киев, 1896, с.40.

47 Пузыревский Н.П. Материалы для описания русских

рек и истории улучшения их судоходных условий, вып. I, с. 140-144.

48 Руммель В.Д. Устье реки Днестра и Днестровский лиман, с. 55.

49 ЦГВИА СССР, ВУА, д. I8575, л. 5.

50 Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т. 9, с. II.

51 Там же, с. I2.

52 Слобаев И.С. Из истории первоначального накопления капитала на Украине. Киев, 1964 (на укр. яз.), с. II8; Орбинский Р. Очерк производительных сил в Бессарабской губернии.

53 Статистический временник Российской империи, вып. I. Спб., 1872, с. I8I; Вестник Бессарабского земства, 188I, № I-2. Кишинев, 188I, с. 20; Шмидт А. Материалы для географии и статистики России. Херсонская губерния. Спб., 1863, с. 34I-342.

54 Пузревский Н.П. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий, вып. I, с. II3, II5.

55 Пузревский Н.П. Материалы для описания русских рек, с. II6-II7; Руммель В.Д. Устье реки Днестра и Днестровский лиман, с. 39-40.

56 Вестник Бессарабского земства, 188I, № I-2. Кишинев, 188I, с. I8.

57 Но по суммарному количеству перевозимых грузов Днестр в конце XIX в. занимал предпоследнее место в числе больших рек Европейской России. - Филиппов В.Д. Торговое мореплавание, вып. I. Спб., 1905, с. 107..

58 ЦГА МССР, ф. 2, оп. I, д. 8898, л. 5-7; Русское судоходство, 1888, № 42, с. 36, 37; Гершельман Э.Ф. Исторический очерк внутренних водных сообщений. Спб., 1892, с. 87-88.

59 ФАОО, ф. I36, оп. I, д. 382, л. 9; Журнал мануфактур и торговли. Спб., 1840, ч. 2, с. 385-389; Одесский вестник, 1845, № 93; Вестник бессарабского земства, 188I, № I-2. Кишинев, 188I, с. 7-8.

60 ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 2, д. 94I; оп. 3, д. I80, I294, I295; Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып. XXIУ. Спб., 1908, с. I5-I6.

61 ЦГИА СССР, ф. 95, оп. 3, д. I80, л. I0, I8-22.

62 Ващенко В.П. Развитие капиталистической промышленности и торговли в городах Южной Украины (конец XVIII в. - 186I год.).

Одесса, 1971. Автореф. дис. ... канд. ист. наук, о.293.

- 63 Пузыревский Н.П. Материалы для описания русских рек, с. I30-I31.
- 64 ЦГИА СССР, ф.262, оп. I, д.490, л.5-6.
- 65 Орбинский Р. Очерк производительных сил в Бессарабской губернии, с.39-40; Бессарабский вестник, 1889, № I7, с.3.
- 66 Пузыревский Н.П. Материалы для описания русских рек, с. I24.
- 67 ЦГА МССР, ф.6, оп.2, д.966; ф. I34, оп. I, д. I06, л.29-40; Экономический указатель, 1850, вып.8 (№ 60), с. I57-I64; Рум - мель В. Ю. Устье реки Днестра и Днестровский лиман, с.36.
- 68 Под флагом Родины. Очерки истории черноморского пароходства. Одесса, 1967, с.23-24.
- 69 Сведения о вольных матросах взяты из ЦГИА СССР, ф.95, оп. I, д.2I9; ГА00, ф. I, оп.2I5, д. I9; оп. I9I, д.3I; Записки Бессарабского статистического комитета, т.Ш. Кишинев, 1868, с.265-285; Архив истории труда в России. Пг., 192I, ч. I, с. I05-I06.
- 70 ЦГИА СССР, ф.95, оп. I, д. I60, л.5-35; д.2I9, л.30; Иванов В.Л. Мореходное образование в России и мореходные классы. Спб., 1897, с.3, I0,I2.
- 71 Кублицкий Г. Великая речная держава. М., 1952, с.60-6I.
- 72 История торговли и промышленности России, т.П., вып. IX. Спб., 1913, с. I8-I9.
- 73 ЦГИА СССР, ф.560, оп.3, д.883, л.14-15.
- 74 Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849, с.44; Статистический временник Российской империи, вып. П. Спб., 1873, с. I, IX, 287.
- 75 Под флагом Родины, с.29-30.
- 76 Гессен И.Ю. Двадцатипятилетие деятельности Русского общества пароходства и торговли на Днестре. Одесса, 1888, с.3.
- 77 Русское судоходство, 1888, № 43, с.16.
- 78 Обзор комиссионно-ссудных операций Юго-Западных железных дорог, с.30.
- 79 История торговли и промышленности в России, т.П., вып. IX. Спб., 1913, с.2I.

80 Обзор комиссионно-ссудных операций Юго-Западных железных дорог, с.31.

81 Руммель В.Ю. Устье реки Днестра и Днестровский лиман, с.54; Обзор комиссионно-ссудных операций Юго-Западных железных дорог, с.39.

82 ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.245, л.5; Русское судоходство, 1888, № 43, с.32.

83 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.771, л.321-322, 335; Гесен И.Ю. Двадцатипятилетие деятельности Русского общества пароходства и торговли на Днестре. с.47-48.

84 Труды Отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып. XXIV, Спб., 1908, с.15.

85 ФГА00, ф.537, оп.1, д.16, д.221; Плаксин С. Коммерческо-промышленная Одесса, с.36.

86 Библиотека коммерческих знаний, т.8. Спб., 1843, с.4; ГА00, ф.1 оп.215, д.16, л.7-8.

87 ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.2100; оп.2, д.60, л.425-426; д.840, л.270-271; оп.3, д.196, л.277-278; д.461, л.291-292; ФГА00, ф.537, оп.1, д.202, л.64.

88 ЦГИА СССР, ф.95, оп.3, д.488, л.1-2; оп.8, д.395; Путеводитель по русским торговым портам. Спб., 1905, раздел III, с. 181-183; Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып. XXIV, Спб., 1908, с.16; Руммель В.Ю. Устье реки Днестра и Днестровский лиман, с.16.

89 ЦГИА СССР, ф.95, оп.3, д.316, л.1-2; д.363, л.2-3; Руммель В.Ю. Устье реки Днестра и Днестровский лиман, с.40, 41, 54; Пузревский Н.П. Материалы для описания русских рек..., с.117.

90 По грузообороту Аккерманский порт в 90-х гг. превосходил дунайские порты (Рени, Килию, Измаил) вместе взятые. - Труды Отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып. XXIV. Спб., 1908, с.10.

91 ЦГИА СССР, ф.1287, оп.44, д.384; ф.95, оп.3, д.1219, л.1-3; оп.20, д.362, л.1.

92 ГА00, ф.1, оп.192, д.60; Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849, с.53-55; Руммель В.Ю. Килийский рукав, с.61-63.

- 93 Гринфельд К.К. Румыния (экономический очерк). Пг., 1917, с.96-99; Мелендин Н.Ф. Значение Нижнего Дуная для торговли и судоходства за последние 30 лет, с.6-13; Никевич В.В. и др. Дунай и Дунайское судоходство. М., 1962, с.74-77.
- 94 ЦГА ВМФ, ф.417, оп.1, д.607.
- 95 ЦГИА СССР, ф.1284, оп.26, д.251, 1878 г., л.10; Мелендин Н.Ф. Значение Нижнего Дуная для торговли и судоходства за последние 30 лет, с.39.
- 96 Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып.ХХІУ. Спб., 1908, с.12.
- 97 ЦГИА СССР, ф.107, оп.1, д.29, л.84; Риттих А.Ф. Австро-Венгрия. Спб., 1874, с.81; Лысковский И.М. О торговом судоходстве на нижнем Дунае. Спб., 1901, с.7.
- 98 Военно-статистическое обозрение Бессарабской области. Спб., 1849, с.54.
- 99 ЦГИА СССР, ф.95, оп.2, д.751, л.117.
- 100 ЦГА СССР, ф.1278, оп.6, д.676, л.3-6.
- 101 ЦГИА СССР, ф.95, оп.3, д.537, л.71; Экономический журнал, 1887, № 8-9, с.85.
- 102 Русское Дунайское пароходство. Спб., 1907, с.115.
- 103 Лысенко В.К. Ближний Восток как рынок сбыта русских товаров. Спб., 1913, с.65.
- 104 Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып.ХХІУ. Спб., 1908, с.9.
- 105 Лысковский И.М. О торговом судоходстве на нижнем Дунае, с.78.
- 106 ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.1688; оп.2, д.496, л.6-9.
- 107 История торговли и промышленности в России, т.II, вып.ІХ. Спб., 1913, с.16.
- 108 Библиотека коммерческих знаний, т.8. Спб., 1843, с.15; Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып.ХХІУ. Спб., 1908, с.14.
- 109 Чехович П.С. Килийский рукав реки Дуная по изысканиям 1902 года. Труды отдела торговых портов. Спб., 1904, с.64.
- 110 ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.370, л.6; Путеводитель по русским торговым портам. Спб., 1905, раздел Ш, с.183; Труды отдела

торговых портов Министерства торговли и промышленности, вып. XXIV. Спб., 1908, с.14.

III ЦГИА СССР, ф.95, оп.1, д.370; оп.3, д.339, д.562; О р - бинский Р. Записки о Ревийском порте. Спб., 1884, с.1-13.

II2 Мелендин Н.Ф. Указ. соч., с.39.

II3 Чехович П.С. Указ. соч., с.45.

II4 ЦГИА СССР, ф.95, оп.3, д.563, л.189-190.

II5 ЦГА МССР, ф.2, оп.1, д.7681, л.7.

II6 Там же, д.7287, л.7.

II7 Мелендин Н.Ф. Указ. соч., с.44-67.

II8 ЦГИА СССР, ф.95, оп.20, д.241, л.3.

II9 Там же, оп.3, д.537, л.71.

I20 Там же, оп.20, д.241, л.3-4.

I21 Чехович П.С. Указ. соч., с.72-74; ЦГИА СССР, ф.95, оп.20, д.129, л.24; ЦГА МССР, ф.1325, оп.1, д.84, л.25.

I22 Орбинский Р.В. О настоящем положении хлебного вывоза из Одессы. Спб., 1881, с.12.

I23 На Волге к началу 60-х гг. паровой флот стал доминирующим. - Рудин Ф. Н. Бурлачество в России. М., 1975, с.174.

I24 Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. Спб., 1900, с.139-147; Ежегодник Министерства финансов, вып.1901 г. Спб., 1902, с.557.

I25 Русское судоходство, 1888, № 60, с.23.

I26 Бессарабский вестник, 1890, № II7, с.1.

I27 Материалы по истории связи в России XIX - начала XX вв. Л., 1966, с.92, II7-II8; 271; Яроцкий А.В. Основные этапы развития телеграфии. М.-Л., 1963, с.60; Головин Г.И., Эпштейн С.Л. Русские изобретатели в телефонии. М., 1949, с.26-27; Галлерт В. Путешествие без виз. М., 1965, с.72-73.

### Заключение

<sup>1</sup> Маркс К. и Энгельс Ф. Соч., т.24, с.534.

<sup>2</sup> Там же, т.25, ч.1, с.122.

<sup>3</sup> Ленин В.И. Полн. собр.соч., т.3, с.250.

## Resümee

In der Monographie wird der Fortschritt in der landwirtschaftlichen Produktion Bessarabiens in den Jahren 1812-1900, das Wachstum der Warenerzeugung auf dem Gebiet des Ackerbaus und der Viehzucht beleuchtet.

Auf Grund der reichen Zifferndaten wird die Herausbildung des landwirtschaftlichen Innenmarktes und die Marktverbindungen mit den zentralen ukrainischen und westlichen Gouvernementen des Landes verfolgt.

Es werden auch die export-importgeschäftlichen Verbindungen Bessarabiens und der Einfluß der westeuropäischen Marktlage auf das Vertiefen der Spezialisierung der Landwirtschaftszweige untersucht.

Der Autor analysiert die jahrzehntelange dynamische Entwicklung der Preise in den wirtschaftsgeographischen (südlichen, zentralen, nördlichen) Zonen des Landes und zieht die Schlußfolgerung darüber, daß der Prozeß der Herausbildung des einheitlichen Innenmarktes der landwirtschaftlichen Produktion in den 80-90-er Jahren des XIX. Jhs. vollendet wurde.

Im Laufe des XIX. Jhs. wurden in der Region die grundlichen Umgestaltungen bei der Erschließung der Wasser- und Landverkehrswägen vorgenommen. In den 70-90-er Jahren des XIX. Jhs. wurde Bessarabien in das Eisenbahnsystem Rußlands eingeschlossen: am Dne-str, an der Donau und am Pruth fand der Schiffsverkehr seine Entwicklung; die Kommunikationsmittel wurden wesentlich verändert (es wurden die Draht- und Fernsprechleitungen gelegt, die die Städte des Gouvernementes mit den wichtigsten administrativen und wirtschaftlichen Zentren des Landes verbanden.)

In der Arbeit werden die Formen der Handelsorganisation, wie auch die Tätigkeit der Aufkauf- und Absatzfirmen und des Handelsunternehmens verfolgt.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>Г л а в а I. ЗЕРНОВОЙ РЫНОК . . . . .</b>	<b>20</b>
<b>Г л а в а II. РЫНОК НЕЗЕРНОВОЙ ПРОДУКЦИИ ЗЕМЛЕДЕЛИЯ . . . . .</b>	<b>70</b>
<b>Г л а в а III. РЫНОК ЖИВОТНОВОДЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ . . . . .</b>	<b>115</b>
<b>Г л а в а IV. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА. НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ . . . . .</b>	<b>169</b>
<b>Заключение . . . . .</b>	<b>203</b>
<b>Примечания . . . . .</b>	<b>208</b>
<b>Resümee . . . . .</b>	<b>250</b>

47.000 руб

~~2 р. 20 к.~~

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ РЫНОК БЕССАРАБИИ В XIX в.