

УДК 94 (477.7) "18/19"

Лілія Циганенко  
(м. Ізмаїл)**РОЛЬ БЕССАРАБСЬКОГО ДВОРЯНСТВА  
В РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ТРАНСПОРТНОЇ  
ІНФРАСТРУКТУРИ КРАЮ (XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)**

*У статті розглянуто роль дворян Бессарабії у процесі становлення й подальшого розвитку промисловості в краї, охарактеризовано пріоритетні напрямки підприємницької діяльності представників цієї верстви, проаналізовано внесок дворянства краю в розвиток судноплавства на Півдні України, створення транспортної мережі.*

**Ключові слова:** *дворянин-підприємець, торгово-промислова діяльність, Бессарабія, дворянські мануфактури, Дунайсько-Чорноморське пароплавство.*

В економічному розвитку Півдня України брали участь представники різних верств населення краю, зокрема і дворянство. Перебуваючи в привілейованому становищі, дворяни мали можливість реалізувати свої політичні та соціально-економічні домагання. З позицій сьогодення не хотілось би продовжувати лінію вульгарного ставлення до дворян як до відверто негативного явища. Не можна оцінювати всіх представників цього стану як царських сатрапів і кріпосників. Історичні долі багатьох представників цієї верстви гідні дослідження, аналізу і, що найважливіше, – об'єктивних оцінок, оскільки роль дворян у розвитку підприємництва в Бессарабії фактично не розглядалася більшістю попередніх дослідників.

Відразу зауважимо, що роботи, у яких би досліджувалася господарська діяльність дворянства на Півдні України і зокрема в Бессарабії, практично відсутні. Окремі аспекти господарської діяльності дворянства в Бессарабії висвітлені в роботах І. Будака та Я. Гросула, В. Жукова, І. Анцупова, Я. Водарського [1]. Серед робіт новітнього часу потрібно відзначити праці донецької дослідниці Н. Темірової, присвячені соціально-економічній еволюції поміщицьких господарств Півдня України [2]. Молдавська дослідниця Н. Абакумова-Забунова, розглядаючи питання, пов'язані з життям російського населення у містах Бессарабії XIX ст., зупиняється на пріоритетних напрямках господарської діяльності місцевих дворян [3].

Представлена стаття покликана з'ясувати регіональні особливості господарської діяльності бессарабського дворянства, виявити фактори, які сприяли або гальмували розвиток промисловості в краї; визначити роль дворянства в процесі становлення промисловості, транспортної мережі та судноплавства в Бессарабії.

Проникнення на початку XIX ст. ринкових відносин в економіку Бессарабії спонукало до підприємницької діяльності місцевих представників дворянської верстви. Для цього в них були всі умови: величезні земельні площі, наявність виробничої бази, європейські агротехнічні технології, наймана робоча сила, підтримка з боку уряду. У першій половині XIX ст. у Бессарабії основними галузями виробництва, які знаходилися фактично під монопольним контролем дворян, були підприємства, які займалися переробкою сільськогосподарської продукції: винокурні, борошномельні, вовномийки, салотопні.

За обсягом виробництва та чисельністю робітників на першому місці стояли вовномийні підприємства. Так, у Тирасполі власником найбільшої вовномийні був князь Ю. Гагарін – дворянин-підприємець і великий землевласник. У 20-х р. XIX ст. у Бессарабії налічувалося близько 3 тис. млинів, більшість яких була зосереджена у дворянських господарствах, які знаходилися в Аккерманському, Орґевському,

Кишинівському і Бендерському повітах. Чому дворяни брали участь в організації саме переробних підприємств, удаю пояснював дослідник Журавський. "Поміщики, – зазначав він, – переважно виробники: вони володіють головною і найважливішою кількістю приватного майна – землею, а значить, чималою частиною матеріалів фабричного виробництва. За допомогою позик у кредитних установах вони завжди можуть мати в своєму розпорядженні величезні капітали задля початкової організації закладів, та й організувати ті заклади легше їм через те, що вони використовують власні матеріали і робітників" [4, с. 2].

Більшість винокурних підприємств була розташована в Хотинському, Оргеєвському та Сорокському повітах Бессарабії. Найбільші виноробні заводи належали дворянину Катаржи в с. Вертюжани Сорокського повіту (36 робітників), поміщику Макаренку в с. Васанауци Сорокського повіту (14 робітників), князю Стурдзі в с. Тарасівці Хотинського повіту (21 працівник), дворянину Добровольському в містечку Ганчешти Кишинівського повіту (25 робітників) [5, с. 391].

Власністю місцевих дворян були також майже всі салотопні. Наприклад, у м. Аккермані працювала салотопня дворянина О. Баласа, у м. Нові Каушани – генерал-майора Понсе [6, с. 70-72]. Однак у цілому в першій половині XIX ст. у Бессарабії було ще дуже мало мануфактурних підприємств.

У 1827 р. дворянам імперії, які не перебували на державній службі, було надано право записуватися до купецьких гільдій, займатися торгівлею, мати фабрики та заводи в містах, а особистим дворянам дозволялося займатися ще й дрібним товарним виробництвом без запису до гільдії. Архівні матеріали свідчать, що певна частина бессарабських дворян скористалася цим правом. Вони купували купецькі свідоцтва і займалися торговельно-промисловою діяльністю. Наприклад, у списках торговців м. Кишинева за 1842 р. серед купців 3-ї гільдії записано генерал-майора Черемісінова, який мав власний скляний завод (виготовляв скло для вікон) і крамницю для продажу своєї продукції. Підполковник Зубков, губернський секретар Недсикович також були приписані до цієї групи і займалися торгівлею дровами [7, арк. 20, 31, 41].

Пожвавлення промислового виробництва в Бессарабії в 20 – 30-х рр. XIX ст. пояснюється декількома чинниками. По-перше, це встановлення стабільної адміністративно-фінансової системи в рамках централізованої Російської держави, що гарантувало безпечне вкладання капіталів в економіку краю. По-друге, швидкі темпи господарського освоєння краю та розширення внутрішнього ринку. Не останню роль відіграла протекціоністська урядова політика, підтримка з боку держави місцевої промисловості і підприємців. Кошти для підприємницької діяльності дворянство частково отримувало від викупних операцій (2,5 млрд. руб. в цілому по імперії на початку XX ст.), іпотеки, здачі в оренду землі (150 – 200 млн. руб. в рік (Європейська частина Росії) на початку XX ст.) [8, с. 181]. Центральний уряд неодноразово направляв місцевим губернаторам запити з Міністерства фінансів щодо можливості розширення промисловості в краї.

Водночас існувала низка чинників, які стримували, а іноді й гальмували ці процеси. Це панування феодальних відносин, що стримувало вільний розвиток капіталізму; негнучкість бюрократичної системи центральної влади; відсутність налагодженої системи банківських кредитів; низький рівень писемності більшої частини населення, відсутність достатньої кількості спеціалістів; відсутність сировинної бази для промислового виробництва, зокрема мінеральної сировини й палива. Незважаючи на негативні чинники, підприємницька діяльність бессарабського дворянства поступово розширювалася. Дворяни брали участь в організації страхових компаній, створенні та утриманні шляхів сполучення, торгівлі.

У середині XIX ст. у краї з'являються перші дворянські мануфактури, на яких застосовувалася ручна техніка та існував розподіл праці між робітниками. Це підприємства з переробки тютюну, шкіри, виробництва тканин, цегли тощо. Наприклад, кишинівська мануфактура дворянина П. Галані виготовляла тканини, у

виробництві було задіяно близько 160 працівників. На текстильному підприємстві дворянина Д. Георгіу в Кишиневі працювало близько 20 робітників.

На початку 50-х р. XIX ст. у Бессарабії з'являються перші парові двигуни, що свідчить про поступовий перехід до фабрично-заводського виробництва. Однак унаслідок названих несприятливих факторів рівень розвитку промисловості в краї залишався низьким: у 1860 р. серед інших губерній Росії Бессарабія займала 39-те місце за кількістю підприємств, 41-ше – за вартістю промислової продукції, 46-те – за кількістю робітників [9, с. 49].

Повільний розвиток дворянської промисловості в краї зумовлювався її соціальними чинниками: дворянські родини традиційно негативно ставилися до підприємницької діяльності. Заняття підприємництвом були досить поодинокими випадками, епізодичним явищем серед дворянської верстви. Більш характерною була здача в оренду земельних, лісових та інших угідь, нерухомості в містах, кошти від яких частіше витрачалися на побутові потреби, придбання коштовностей, меценатство. Більша частина дворян воліла мати невиробничі джерела прибутку, рідко роблячи підприємництво своїм основним заняттям.

У Росії здавна більше цінувалася честь, знатність роду, успішна державна кар'єра, ніж багатство саме по собі і будь-які форми комерційного успіху. Як із гиркотою писав професор-економіст І.Х. Озеров, "російське суспільство в питанні індустріалізації Росії стояло на дуже низькому рівні. Російське суспільство жило дворянською мораллю – якнайдалі від промисловості... А ось сидіти грати в карти, попивати при цьому і лаяти уряд – ось справжнє заняття мислячого інтелігента" [10, с. 49].

У цілому в Російській імперії участь вихідців із дворянського стану в підприємницькій діяльності була незначною – їх питома вага серед платників промислового податку не перевищувала 5%. Особливістю дворянського підприємництва було те, що більшість виробництва була зосереджена на трьох напрямках народного господарства – переробці сільськогосподарської продукції, мінеральних речовин, обробці деревини. Така ситуація є цілком зрозумілою: названі галузі були тісно пов'язані з землею, найбільші ділянки якої знаходилися у володінні дворянського стану [11, с. 216]. Бессарабія не була винятком у цьому.

Певні уявлення щодо кількості та соціального складу промисловців Півдня України дають списки підприємців, уміщені в "Списке фабрикантам и заводчикам Российской империи 1832 г.". До нього внесено 645 осіб, які володіли підприємствами. Дослідниця Т. Лазанська вважає, що за соціальним складом серед промисловців південних українських губерній дворяни складали 40,5% [12, с. 74]. На жаль, підприємців, які б репрезентували Бессарабію, у цьому списку немає взагалі. Очевидно, це пояснюється тим, що в 30-х рр. XIX ст. промисловість Бессарабії ще не досягла рівня капіталістичної фабрично-заводської промисловості. Для краю були більш характерні невеликі підприємства, значна частина яких були створені саме дворянами.

Період середини 50-х – кінця 70-х рр. XIX ст. був пов'язаний для Бессарабії з подіями Кримської війни і подальшим поділом цієї території. Фактично існували два регіони, які мали назву Бессарабія: один в складі Російської імперії, інший перейшов до Молдавського князівства. Тільки після російсько-турецької війни 1877 – 1878 рр. за умовами Сан-Стефанського мирного договору та Берлінського трактату ці землі знову були включені до складу Російської імперії.

Наприкінці 70-х – на початку 80-х рр. XIX ст. у краї спостерігається певне поживлення промислового розвитку, активізується участь місцевого дворянства в підприємницькій діяльності. На зміну дрібним кустарним майстерням поступово приходили невеликі мануфактури, де використовувалася праця найманих робітників. Саме в цей час урядом були зроблені певні поступки для окремих видів підприємницької діяльності: від промислових зборів звільнялися дворянські підприємства, які були розташовані в маєтках. Крім того, не обкладалися податком

борошномельні, олійні, лісопилні, цегляні підприємства, що знаходилися поза межами міст. Такими діями уряд явно демонстрував свою підтримку дворянського підприємництва.

Бессарабські дворяни займали панівне становище в таких галузях, як борошномельна, винокурна, виноробна, салотопна, маслоробна. У 70-х рр. у Бельцях з'явилася перша парова борошномельня. Тут вироблялося продукції на 340 тис. руб. на рік. Особливістю становлення борошномельної справи в краї було те, що парові борошномельні виникали тут не з примітивних вітряних або водяних млинів, а відразу як підприємства капіталістичного типу. Якщо в 1890 р. їх налічувалося близько 90, то на початку 1900 р. стало 140. Більшість із них належала дворянам. На 1901 р. власниками борошномелен були дворяни Марату (м. Леово Ізмаїльського повіту, річний прибуток 124 тис. руб.); Розен (Оргеєвський повіт, 113 тис. руб.); Фемеліди (м. Аккерман, 60 тис. руб.); Зоті (Кишинів, 45 тис. руб.); Лусаханович (Хотинський повіт, 32 тис. руб.); Занг (Хотинський повіт, 21 тис. руб.); Феодосіу (Оргеєвський повіт, 18 тис. руб.); Лішин (м. Бричани Хотинського повіту, 13 тис. руб.); Дерожинський (м. Тузори Оргеєвського повіту, 11 тис. руб.); Неметц (Хотинський повіт, 7 тис. руб.) [13, с. 465].

У 1870 р. з 251 власника промислових і торговельних підприємств у Бессарабії, вартість кожного з яких оцінювалася не менш 3 тис. руб., дворяни і чиновники складали більше 66% (для порівняння: купці – 25%, міщани – 9%). З найбільш відомих капіталістичних підприємств краю, що належали дворянам у пореформений період, потрібно назвати такі: скляний завод генерал-майора Черемисинова (Кишинівський повіт), цукрові заводи княгині Мурузі та дворянина Гамалії (Аккерманський повіт), приватні друкарні дворян Попова та Дезидерієва (Кишинів) [14, с. 139].

На межі XIX – XX ст. підприємництво стає досить прибутковою статтею прибутків у масштабах усєї імперії. Статистичні дані фабрично-заводських переписів Російської імперії свідчать, що дворянському стану в цей час належала майже 1/3 (1586 з 5281) підприємств, що спеціалізувалися на переробці сільськогосподарської продукції. Прикладом може бути маєток Корсакових, який сучасники визнавали "зразковим". Сергій Сергійович Корсаков, який походив із давнього російського дворянського роду, відставний гвардії корнет, у 80-ті рр. служив у Кишиневі у 8-му Лубенському гусарському полку. Після одруження з Євгенією Сікар отримав у придане великий маєток "Річ", частину маєтку Ваду-луй-Воде. Поряд із будинком він відкрив завод із виробництва черепиці, яку можна було фарбувати в різні кольори, що викликало подив у сучасників. Завод приносив добрий прибуток, що дозволяло здійснювати різні удосконалення в господарстві, закуповувати та використовувати новітні сільськогосподарські машини та механізми. У господарстві використовувалися різні жниварки, снопов'язалки, культиватори, рядові сівалки, віялки, кінні граблі.

Сергій Сергійович витрачав кошти не лише на подальше удосконалення господарства. У сусідньому селі він побудував кам'яну школу, на березі ставка – чайну (з надією відвадити селян від кабаків), будинок для медичного пункту, де працювала постійна фельдшериця, інші громадські будівлі. Весь персонал утримувався за рахунок корсаковських коштів [15, с. 151].

У Бессарабії більшість дворянських підприємств також спеціалізувалися на виробництві і переробці сільськогосподарської продукції. Це прискорювало процес формування й розвитку ринкових відносин, сприяло товаризації господарств.

Особливого розвитку наприкінці XIX ст. досягло промислове виробництво вина. Бессарабія до 1865 р. належала до тих губерній, де землевласники користувалися правом вільної від податків торгівлі спиртними напоями, пізніше були введені акцизні збори, а з 1895 р. – державна монополія на продаж горілки і спирту [16, с. 1-2]. Однак, незважаючи на те, що виноградарство – одна з найбільш трудомістких галузей, яка потребує значних і постійних грошових витрат (на закладку плантацій, спостереження, оновлення старіючих насаджень, придбання спеціального інвентаря та на інші цілі), дворяни краю продовжували займатися цією справою. Серед них ми

можемо назвати Дерожинського, Томульця, Сінадіно, Огановича, Леонарда, Асвадунова, Крісті, Феодосіу, Негруша, Виноградського.

Уряд створював сприятливі умови для розширення дворянського горілчаного та винного виробництва, унаслідок чого в краї склалося доволі значна спиртогорілчана галузь. Річне виготовлення становило більше 1 млн. цебрів горілки. Так, у Бессарабії дворянин і великий землевласник-підприємець Новгородцев мав спиртогорілчаний завод у с. Морозени Оргіївського повіту, поміщика Л.А. Паніна тривалий час володіла горілчанним заводом у с. Буржеровка Сорокського повіту (завод діяв з 1844 р.) [17, с. 143]. У 1894 р. в Одесі почало діяти "Товариство торгівлі російськими винами бессарабських землевласників братів І. та В. Сінадіно і К<sup>о</sup>" – промислово-торгове об'єднання бессарабських підприємців, до якого увійшли бессарабські дворяни Сінадіно, М.К. Ержиу, Б.М. Янушевич, К.І. Дунко, П.А. Маврокордато та ін. [18, с. 83].

Певного розвитку в краї наприкінці XIX – на початку XX ст. набуло виробництво цегли, вапна та гіпсу. Багато дворян мали у своїх вотчинах цегляні заводи: Дическул та Дерожинський (Оргеєвській повіт), Олександрович (Бендерський), Манук-бей (Кишинівський), Казимир (Хотинський). Серед інших виділявся завод дворянина Пурчела, відкритий у 1899 р. у його вотчині під Кишиневом. Річний прибуток підприємства дорівнював 60 тис. руб. У Хотинському повіті в дворянина Ромашкана діяв гіпсово-алебастровий завод, на якому в 1901 р. виготовлялося алебастру на 27,6 тис. руб., а гіпсу – на 8,2 тис. руб. У дворянина Феодосіу в Оргеєвському повіті працювала майстерня з виготовлення вапна (у 1890 р. вона давала 5 тис. руб. прибутку) [19, с. 339].

В економічному розвитку Бессарабії другої половини XIX ст. значне місце займало будівництво залізниць. У 1864 р. була збудована перша залізнична гілка між Одесою і Парканами, у 1865 р. – Одесько-Балтська залізниця. Однак цих шляхів явно не вистачало для нормального розвитку торгівлі. Порівняємо: у 1865 р. у царській Росії було всього 3,5 тис. верст залізниць, а в Англії – 22 тис. км., у Франції та Німеччині – по 14 тис. км., а в США – 56 тис. км. залізниць [20, с. 255].

Дворяни-підприємці не залишилися осторонь від проблем розбудови транспортної інфраструктури регіону, яка мала сприяти поглибленню товаризації, спеціалізації та інтенсифікації сільськогосподарського виробництва, укріпленню торгових зв'язків в масштабах всієї країни. Ще в 40-х роках XIX ст. в Одесі було створено спеціальний комітет із поліпшення шляхів, до складу якого входили майже виключно дворяни регіону. Засновниками Одеської залізниці, гілки якої проходили й Бессарабією, були відомі російські дворяни Строганов, Толстой, Довгорукий, польські магнати Браницький, Ржевуський і Собанський, німецькі барони Адлерберг і Унгерн-Штернберг. Беручи участь у розбудові транспортної мережі краю, дворяни не забували й про свої прибутки. Так, барон К.К. Унгерн-Штернберг на будівництві Одеської залізниці заробив 5 млн. прибутку, ставши її підрядчиком. Значні кошти на спорудження залізничних шляхів у краї були виділені губернським дворянством. У 1893 – 1894 рр. було прокладено 367 верст залізничних шляхів. До 1903 р. довжина залізниць у Бессарабії складала близько 800 верст. Розвиток залізничного транспорту сприяв розширенню економічних зв'язків Бессарабії з внутрішнім ринком, із центральними промисловими губерніями, європейським ринком. Це сприяло росту продуктивних сил краю, його економічному розвитку.

У другій половині XIX ст. царський уряд приділяв значну увагу розвитку річкового судноплавства. На Дунаї для цього склалися досить сприятливі умови: порівняно з іншими регіонами Російської імперії, на Півдні України, зокрема в Бессарабії, була значно більшою кількість одноосібних судновласників. На 1 січня 1896 р. вони мали у своєму розпорядженні 84 судна, що складало 36% від загальної кількості пароплавів, які були приписані до портів Чорноморсько-Азовського басейну [21, с. 33]. Однак порівняно з сусідніми країнами цієї кількості суден було замало для подолання конкуренції з боку Румунії, Австро-Угорщини.

Відставання Росії в розбудові пароплавства на Дунаї пояснюється наступними причинами: більш пізня організація пароплавства; несприятливе політичне становище, викликане проникненням Англії та Німеччини на Балкани, і намаганням витіснити з цього регіону Росію; слабкий розвиток річкового суднобудування. Однак інтереси економічного розвитку, а також політичні та військові мотиви зумовили необхідність для Росії мати свій надійний вихід до Чорного моря та своє пароплавство.

Безпосереднім засновником першої російської судноплавної компанії на Дунаї – Чорноморсько-Дунайського пароплавства – був надвірний радник князь Юрій Євгенович Гагарін. Представник давнього російського дворянського роду, він, уже немолодий, але енергійний і працьовитий, одружився з молодою княгинею Ольгою Скарлат-Стурдзою – власницею багатьох десятків тисяч десятин землі в Бессарабії. Покращивши цим одруженням свої фінансові справи, князь Гагарін заснував в Ізмаїлі торговий дім "Князь Гагарін і К<sup>о</sup>", відкрив хліботоргові контори в Рені, Ізмаїлі, Аккермані, Одесі, але головна хліботоргова контора Гагарінського торгового дому разом зі складами знаходилася в Кілії [22, с. 108].

У 1881 р. терміном на 5 років князь отримав дозвіл для своїх суден робити рейси між Одесою та Ізмаїлом, за що казна виплачувала йому близько 12 тис. руб. Так, у 1881 р. з'явилося перше приватне пароплавне товариство на Дунаї, яке згодом отримало назву Російсько-Дунайське пароплавство (РДП) князя Гагаріна. У 1883 р. Гагарін відкрив в Одесі торговий дім, продовжував приділяти багато уваги розвитку судноплавства на Дунаї, а казна збільшила "помилъну платню" до 58 270 руб. на рік. Створення пароплавства було викликано не тільки політичними міркуваннями, але й намаганням уряду налагодити більш активні торгові відносини між імперією та Болгарією і Румунією, відкрити нові зручні торгівельні шляхи Дунаєм для збуту товарів. Згідно зі статистичними даними, у 1885 р. акціонерне товариство перевезло 16428 пудів хліба. Крім хліба, з Росії до сусідніх дунайських країн пароплавами товариства вивозили шкіри, канати, сукно.

Згідно зі статутом товариства, який було прийнято 10 березня 1886 р., правління складалося з 4 директорів, яких обирали загальні збори, та одного директора, якого призначало Міністерство фінансів. Князя Ю.Є. Гагаріна було призначено директором – розпорядником пароплавства. На загальних зборах право голосу мали акціонери, які володіли не менше ніж 10 акціями (вартість однієї акції дорівнювала 250 руб.). Початковий капітал пароплавства складав 655 тис. руб., у 1888 р. він дорівнював уже 2 млн. 200 тис. руб. [23, с. 13]. Царський уряд зобов'язувався протягом 10 років сплачувати акціонерній компанії "Князь Юрій Гагарін і К<sup>о</sup>" по 7 руб. за кожен милю.

Напружена конкуренція, хронічний брак коштів викликали до життя нову організаційно-правову форму підприємництва в торговельному флоті – акціонерні об'єднання. Наприкінці 80-х рр. XIX ст. акціонерні товариства розглядалися як найзручніша форма для залучення вільних приватних капіталів у справі розвитку промисловості і транспорту краю. У 1886 р. відповідно до загальноімперських тенденцій князь Гагарін реорганізував РДП і створив акціонерно-пайове транспортне підприємство – Чорноморсько-Дунайське пароплавство. Треба підкреслити, що заснування акціонерної компанії стало можливим лише за згодою уряду. Ці питання розглядалися на рівні Кабінету Міністрів, після чого затверджувалися імператором. Основний капітал Чорноморсько-Дунайського пароплавства становив 655 тис. руб. (2620 акцій). Членами його правління, згідно § 49 Статуту, могли обиратися тільки ті особи, які володіли не менш як 40 акціями.

Торгова флотилія князя Гагаріна постійно зростала: в 1889 р. вона складалася з 8 сучасних вантажно-пасажирських суден та багатьох буксирів, які обслуговували лінію Ізмаїл – Кілія – Аккерман – Одеса і міжнародні лінії Дунаєм [24, с. 39].

У 1889 році РДП придбало чотири пароплави. Один із них – колісний буксирний пароплав "Граф Ігнатъев" – був збудований на початку 1889 року в

Ліверпулі на заводі Джона Джонса. У музеї УДП (м. Ізмаїл) зберігається копія документа, що був виданий управляючим Ренійської митниці 4 серпня 1889 року: "Дан сей паспорт из Ренийской таможи русскому колесному буксирному пароходу "Граф Игнатъев", поднимающему 32,26 ластов, принадлежащему Обществу Черноморско-Дунайского Пароходства и находящемуся под управлением шкипера Петра Борисовича Буша, на плавание в 1889 году по р.р. Дунаю и Пруту". Адрес-календар Бессарабської губернії повідомляв: "Пароход "Граф Игнатъев" ... назван так в честь известного русского деятеля на Востоке графа Н.П. Игнатъева, который ... оказал много содействия укреплению на Дунае русского комерческого пароходства и высказал свое сочувствие этому патриотическому делу материально, приняв участие в предприятии как акционер общества" [25, с. 243].

У 1897 р. компанія мала вже 10 парових суден, 23 баржі, 19 пристаней, 28 агенцій в Одесі, Варшаві, на Дунаї від Вилково до Кладеева. Держава рахувалась з інтересами акціонерів пароплавства, серед яких було немало бессарабських дворян. Згідно з даними за 1891 р., дольовими пайщиками пароплавства були такі відомі представники російського та українського капіталу, як брати Морозови, П.М. Третьяков, М.А. Терещенко та ін. Дворяни Бессарабії були представлені наступними прізвищами: Г.Є. Гагарін-Стурдза, І.В. Крісті, М.В. Леонард, К.В. Леонард, Альвін Лерхе, брати Демидови. На 1902 рік спілці належало 12 пароплавів загальною вантажністю 2087 реєстрових тон. За період з 1886 року по 1892 рік суднами пароплавства було перевезено 57 тисяч пудів зерна та 5780 пасажирів.

Однак потрібно визнати, що вже з першого року свого існування пароплавство несло суттєві збитки. Невдачі Чорноморсько-Дунайського пароплавства були зумовлені рядом причин, головною з яких була запекла конкурентна боротьба з іншими пароплавствами на Дунаї, особливо з австрійськими та румунськими. В умовах гострої та нерівної боротьби, зіткнення державних інтересів на Балканах, на Дунаї прибутки компанії не покривали експлуатаційних видатків і судноплавство на Дунайсько-Прутській річній системі могло розвиватися лише за умов державної підтримки. Тому царський уряд (з політичних та державних міркувань) до 1903 р. підтримував компанію позиками, дотаціями та купівлею акцій (на початку ХХ ст. 2/3 акцій пароплавства належали державі). За весь час діяльності Чорноморсько-Дунайського пароплавства держава вклала в нього більше 5 млн. руб., а потім ще й заплатила за компанію під час її купівлі у 1903 р. 1092 тис. руб. [26, с. 193-194]. Крім того, для оновлення рухомого парку суден, на облаштування пристаней та відкриття агентств у різних портах Дунаю та Пруту царським урядом було асигновано близько 1 млн. руб. Дотації йшли не тільки на оновлення та поповнення флоту, розширення каботажного плавання, а й на проценти акціонерам-дворянам.

На початку ХХ ст. у торговельному флоті Півдня України спостерігалось піднесення ділової активності, що виявлялось в різноманітних формах підприємництва; виникла нова тенденція – залучати до управління компаніями дворян – чиновників різних міністерств або представників царського генералітету. Правлінням РДП керував віце-адмірал О.П. Кашеринінов. Першим управляючим був підполковник О.К. Тімрот, а з 1906 року – генерал-майор М.В. Черкасов, потім – М.В. Єрмаков. Саме в цей час остаточно сформувалась група судовласників басейну, яка консолідувала в собі різноманітні соціальні і національні елементи. На жаль, бессарабське дворянство в цьому переліку знаходилося на останніх місцях, що пояснювалось труднощами адаптації до нових соціально-економічних умов життя, браком комерційних здібностей.

Загалом на початку ХХ ст. у цілому в Російській імперії спостерігається певна втрата зацікавленості дворянства в промисловій діяльності. На підставі матеріалів довідника та прізвищ власників торговельно-промислових підприємств можна простежити, як змінювалася кількість дворянства в промисловому виробництві до 1914 р. Якщо підприємств, які належали представникам дворянського стану до 1903 р. було 2436, то в 1914 р. їх залишилося лише 1687. У зазначений період річна

продуктивність дворянських підприємств становила: у 1903 р. – 231 млн. 987 тис. 328 руб., а у 1914 р. – 217 млн. 54 тис. 531 руб. [27].

Дворянське підприємництво в імперії відрізнялося особливими рисами розвитку, які полягали в наступному. По-перше, спостерігається тісний зв'язок між успішною підприємницькою діяльністю і підтримкою з боку владних структур. Іншими словами, чим вищу посаду займав дворянин в адміністративному апараті, тим краще в нього йшли справи в підприємстві. По-друге, це певний консерватизм дворян-підприємців, які, як правило, займалися лише тими видами підприємницької діяльності, які не вимагали особливих здібностей та зусиль, а також були мінімально пов'язані з будь-яким ризиком. По-третє, дуже часто дворянське підприємництво й особисті інтереси ув'язувалися з "користю державною". Крім того, на початку XX ст. новою загальноімперською формою дворянської підприємницької діяльності стало акціонування і створення різних акціонерних товариств.

При цьому в жодному разі не потрібно ідеалізувати дворянське підприємництво – і тут траплялися випадки різних махінацій та афер, шахрайських угод. Так, на отриманні від махінацій із землею гроші бессарабські дворяни – брати Сінадіно – заснували товариство винного виробництва і торгівлі вином, прибуток якого від торгових операцій з вином у 1913 – 1917 рр. виріс майже в 10 разів [28, с. 116].

Дворянство Бессарабії у XIX – на початку XX ст. зазнало важливих соціальних змін під впливом капіталістичної трансформації суспільства. Багато дворян краю, проявляючи ініціативу та знання ринку, робили спроби створити зі своїх господарств прибуткові підприємницькі структури. Це було зумовлено процесами глибокої капіталізації економіки, зокрема сільського господарства, товаризації поміщицького господарства, вигідним економічним становищем Бессарабії, сприятливою ціною кон'юнктурою, наявністю неосвоєних ринків збуту товарів, можливостями швидкого отримання кредиту тощо. Базою для формування капіталу в дворян-підприємців у Бессарабії була наявна земельна власність, торгівельна та посередницька діяльність, закупівля та збут сільськогосподарської продукції. Володіючи належними виробничими можливостями, маючи доступ до транспортної інфраструктури, дворяни-підприємці змогли акумулювати у своїх руках значні грошові ресурси, використовуючи активний торговельний баланс. До цього потрібно додати всіляку підтримку дворянського підприємництва з боку царського уряду.

Характерною рисою для Бессарабії кінця XIX – початку XX ст. було те, що місцеве дворянство виховало у своєму середовищі чимало знаних підприємців, які увійшли до складу промислової та сільськогосподарської буржуазії краю. Протягом другої половини XIX – початку XX ст. бессарабські дворяни опинилися в колі постійної конкурентної боротьби з представниками інших станів (купецтвом, міщанами та селянами) за панівні позиції в промислових та сільськогосподарських галузях. Не завжди ця боротьба закінчувалася перемогою дворян. Однак у супереч обставинам дворяни Бессарабії зуміли зайняти в торговельно-промисловому середовищі специфічну нішу.

### **Список використаних джерел та літератури**

1. Будак И.Г., Гросул Я.С. *Очерки истории народного хозяйства в Бессарабии в 1812 – 1861 гг.* – Кишинев, 1967; Жуков В. И. *Города Бессарабии. 1861 – 1900 гг. (Очерки социально-экономического развития).* – Кишинев, 1975; Анцупов И. А. *Аграрные отношения на юге Бессарабии: 1812 – 1870 гг.* – Кишинев, 1978; Водарский Я. *Дворянское землевладение в России в XVII – первой половине XIX в. (Размеры и размещение)* – М., 1988.
2. Темірова Н. *Поміщики України в 1861 – 1917 рр.: соціально-економічна еволюція.* – Донецьк, 2003.



3. Абакумова-Забунова Н.В. Русское население городов Бессарабии XIX в. – Кишинев, 2006.
4. Статистическое описание Киевской губернии. – Ч. III. – К., 1852.
5. История Молдавской ССР: в 2-х т. – Т. 1. Под ред. Л.В. Черепнина, Я.С. Гросула, Ю.И. Иванова и др. – Кишинев, 1965.
6. Жуков В. И. Города Бессарабии 1861 – 1900 гг. (Очерки социально-экономического развития). – Кишинев, 1975.
7. Національний архів Республіки Молдова. – Ф. 75, оп. 1, спр. 1033.
8. Темірова Н. Поміщики України в 1861-1917 рр.: соціально-економічна еволюція. – Донецьк, 2003.
9. Бабилунга Н. В., Бомешико Б. Г. Курс лекций по истории Молдавии. – Тирасполь, 1986.
10. Озеров И.Х. Общество купцов и промышленников России. – М., 2005.
11. Бовыкин В., Гавлин М., Епифанова Л., Калмыков С. История предпринимательства в России. Кн. 2. – М., 2000.
12. Лазанська Т. Історія підприємництва в Україні: (На матеріалах торговельно-промислової статистики XIX ст.) – К., 1999.
13. Список фабрик и заводов Европейской России. – СПб., 1903.
14. Юбилейный сборник Кишинева, 1812 – 1912 гг. – Ч. 1. – Кишинев, 1912.
15. Абакумова-Забунова Н.В. Русское население городов Бессарабии XIX в. – Кишинев, 2006.
16. Фабричная и заводская промышленность в районе юго-западных железных дорог. – Вып. 2. – Киев, 1895.
17. Анцупов И.А. Русское население Бессарабии и левобережного Поднепровья в конце XVIII – XIX вв. – Кишинев, 1996.
18. Анцупов И.А. Сельскохозяйственный рынок Бессарабии в XIX в. – Кишинев, 1981.
19. Список фабрик и заводов Европейской России. – СПб., 1903.
20. Надібська С.Б. Участь міст Південної України у розвитку транспорту у другій половині XIX ст. // Записки історичного факультету ОГУ. – Вип. 11. – Одеса, 2002.
21. Шляхов О. Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р. – Донецьк, 2003.
22. Наше судоходство // Русское судоходство торговое и промышленное. – 1896. – № 175.
23. Доклад правления общества Черноморско-Дунайского пароходства. – Одесса, 1901.
24. Райнов Б. Очерк истории Кишин. – Измаил, 2003.
25. Адрес-календарь Бессарабской губернии на 1916 год. Издание Бессарабского статистического комитета под ред. Н.Н. Бобровского. – Кишинев, 1916.
26. Анцупов И.А. Сельскохозяйственный рынок Бессарабии в XIX в. – Кишинев, 1981.
27. Фабрично-заводские предприятия Российской империи. – Пер., 1914.
28. Берлин П.А. Русская буржуазия в старое и новое время. – М., 1922.

## SUMMARY

*The article analyzes the role of Bessarabian nobles in the process of industry formation and its development in Bessarabia. It describes the priority trends of employer's activity of nobles and their contribution in the steam navigation development in the South of Ukraine and the transport system creation.*

**Key words:** *Bessarabia, noble-employer, commercial and industrial activity, the Danube-Black Sea steam navigation.*