

DOI 10.31909/26168774.2021-(55)-6
УДК 94(477.7):338.47

STATE OF DEVELOPMENT OF TRADE AND TRANSPORT IN BESSARABIA DURING THE FIRST WORLD WAR

СТАН РОЗВИТКУ ТОРГІВЛІ І ТРАНСПОРТУ В БЕССАРАБІЇ ПІД ЧАС ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Іван Татаринов

кандидат історичних наук, доцент
E-mail:tatarinoffivanevgen@gmail.com

ORCID: 0000-0002-6345-7409

Ізмаїльський державний гуманітарний
університет, Україна

Ivan Tatarynov

PhD of Historical Science, Associate
Professor,

E-mail:tatarinoffivanevgen@gmail.com

ORCID: 0000-0002-6345-7409

Izmail State University of Humanities, Ukraine

ABSTRACT

The First World War greatly influenced trade and transport, changed both the pricing methodology and economic theory in general. It is very interesting to trace this influence within a particular region, for example, in the Bessarabian province. The purpose of the article is to study the state of development of trade and transport in the Bessarabian province during the First World War. The author has involved a wide range of sources, including periodicals, as well as a number of previously unpublished files of the Central State Archives of the Supreme Authorities and Administration of Ukraine, the municipal institution «Izmail Archive», and the National Archives of the Republic of Moldova. It was established that during the First World War in the Bessarabian province, trade in products necessary to meet the needs of the army and navy received a certain development. The region was a front-line territory, therefore, during the war years, the transport infrastructure here significantly improved. The construction of new railways began in Bessarabia. For 1914 – 1917 On the territory of the region, 400 versts of new railway lines, 350 versts of second tracks and 200 versts of narrow-gauge military field railways were laid. The Reni port was equipped, ship repair workshops were built and reconstructed in Kiliya and Bendery. At the mouth of the Danube in 1915 – 1917 the Potapov Canal was built, which allowed sea steamers and ships with deep draft to enter the Danube ports.

Key words: *Bessarabian province, trade, front supply, essential goods, railway transport, river transport.*

Актуальність теми. Перша світова війна серйозним чином змінила різні сторони життя суспільства. Її прояви були помітні не лише на далеких фронтах, а й всередині країн, де вона впливала на розміри виробництва найважливіших продуктів, їх споживання, запаси, транспорт, торгівлю, банківські операції, посівні площі та інше. Взагалі можна стверджувати, що Перша світова війна змінила як методологію ціноутворення, так і економічну теорію загалом. Дуже цікавим є прослідкувати цей вплив в рамках окремо взятого регіону, зокрема в Бессарабській губернії.

Дослідження розвитку торгівлі і транспорту в умовах війни сьогодні носить достатньо актуальний характер. В Україні, у зв'язку з порушенням її територіальної цілісності, продовжується налагодження нових торговельних зв'язків, змінюються ринки і, як наслідок, перебудовується інфраструктура. Все це неминуче впливає на політику ціноутворення всередині країни. Щоб цей процес проходив без особливих напружень суспільних сил, необхідно враховувати попередній досвід, в тому числі – успіхи та прораханки періоду Першої світової війни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогоднішній день в історіографії практично немає досліджень, які б напряму стосувались піднятої нами теми. Серед українських дослідників побічно станом залізничного транспорту та залізничного машинобудування в період Першої світової війни займається А. Хахлюк (Хахлюк, 2005). Проблем торгівлі продовольством і товарами першої необхідності в Бессарабській губернії торкаються в своїх публікаціях Л. Циганенко (Циганенко, 2015), В. Дроздов (Дроздов, 2016). Аспекти пов'язані з тематикою нашої статті зустрічаються і в зарубіжних роботах, зокрема у М. Оськіна (Оськин, 2014).

Метою статті є розгляд стану розвитку торгівлі і транспорту в Бессарабській губернії під час Першої світової війни. Для цього, автором залучено широке коло джерел, в тому числі періодичних видань, а також цілу низку раніше не опублікованих справ Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, комунальної установи «Ізмаїльський архів», Національного архіву Республіки Молдова.

Виклад основного матеріалу. Від початку війни в Бессарабії, як і по всій країні, поступово стає помітним скорочення виробництва товарів, що не мають ключового значення для армії та флоту. Крім того, відбувається різкого падіння купівельної спроможності населення, як наслідок торгівля в регіоні починає занепадати. Так, в січні 1915 р. з містечка Калараш повідомляли: «Внаслідок застою в торгівлі та важкої економічної кризи, з початку 1915 р. припинили своє існування торговельні будинки («Мешурис і Ко», «Мучінтейн і Ко»). Крім того, припинили торгівлю до двох десятків інших торговельних закладів». Тільки за 1915 р. торгівля по Кишиневу впала на 25% порівняно з 1914 р. (История Молдавии 1951, 626).

Обмеження експорту зерна, а також підвищення попиту на борошно для потреб фронту створили в Бессарабії сприятливі умови для розвитку борошномельного справи – головної промислової галузі краю. Борошно активно закуповувалося інтендантством для потреб армії. Під час війни продуктивність великих автоматичних та парових млинів різко зросла. В 1916 р. на 147 парових млинах другого – п'ятого розрядів перероблялося 16 млн. пудів пшениці та жита, в тому числі на 22 млинах – 9 млн. пудів, або 56% всієї продукції (История Молдавской ССР, 1965: 603). Слід зазначити, що в Бессарабській губернії млини визнавалися «підприємствами, що працюють на оборону», тому у випадку військової небезпеки підлягали евакуації в безпечні райони губернії (КІУА. Ф. 2. Оп. 1. Спр. 2: 13).

У роки війни було помітним різке збільшення реалізації продукції лісозаготівельної промисловості. Це пояснювалося зростанням потреби в будівельному лісі, що було пов'язано з прокладанням нових залізниць, спорядженням оборонних ліній та зміною паливного балансу краю. Напередодні війни в Бессарабську губернію кожного року поставлялося до 3,4 млн. пудів кам'яного вугілля та коксу (Труды, 1922: 35). Після початку конфлікту саме дрова стали основним видом палива для міст і місцевої промисловості. Через високу потребу в деревині здійснювалось хижацьке винищення лісів. Часто вирубувалися лісосіки на 10-20 років вперед (Бессарабская жизнь, 1917, 17 августа, №199). В лісозаготівлі під час війни простежується монополізація торгівлі. Це було пов'язано з тим, що більша частка лісів належала поміщикам та монастирям. В їх власності знаходилось близько 192 тис. десятин лісу (з 247 тис. десятин лісових масивів губернії). В кінці 1915 р. на одному з засідань міської ради, міський голова Кишинева визнавав, що «лісопромисловці скупили лісові угіддя та стали монополістами в постачанні дров у місто, підняли ціну з 10-12 коп. (1914 р.) до 20 коп. (1915 р.)» (НАРМ, Ф. 9. Оп. 1. Спр. 5508: 3).

В придунайському регіоні Бессарабії протягом війни значно подорожчав і очерет, який тут, через брак лісів, служив одним з основних видів палива. В посаді Вилкове напередодні війни (березень 1914 р.) 1 кубічна сажень очерету (250 снопів) для палива з доставкою коштувала 8 руб. (КУІА. Ф. 4. Оп. 1. Спр. 494: 47-48), а на початку 1916 р. ціна злетіла вже до 27,5 руб. (КУІА. Ф. 4. Оп. 1. Спр. 530: 1-2).

Зростання цін на паливо в першу чергу важко відбивалося на становищі простого населення, яке не в змозі було купувати дрова та очерет за такими високими цінами. При цьому слід зазначити, що в Бессарабії з 1916 р. в селах масово почали розквартирувати війська, яким для обігріву населення зобов'язане було надавати паливо (Татаринів, 2019: 160-161).

Обставини воєнного часу та безпосередня близькість театру військових дій призвели до великого скупчення військ у губернії. Це супроводжувалося посиленням попиту на предмети першої необхідності, зокрема, на тютюнові вироби. Якщо в 1914 р. в губернії відкрилася єдина тютюнова фабрика, то протягом 1915-1917 рр. в Кишиневі, Оргеєві, Резині та Хотині їх відкрилося сім (Сфатул цэрий, 1918, 13 апреля, №82). Найбільшою була кишинівська фабрика «Бессарабія» (це акціонерне підприємство в 1917 р. налічувало 93 робітника) і оргеєвське товариство тютюнової фабрики «Лучаферул», утворене в 1916 р. Воно поширювало свою діяльність на всі повіти Бессарабії. Однак масштаби тютюнового виробництва були порівняно невеликими, а основна маса тютюну, як і раніше, вивозилася до Петрограду, Москви та Фінляндії (Шемяков, 1980: 25).

Ключову роль в збуті тютюну відігравали оптові підприємства. В січні 1916 р. в Бессарабській губернії налічувався 41 оптовий склад. Провідну позицію тут займало Петроградське торгово-експортне товариство. Воно мало відділення та склади в Ізбештах, Машкеуці, Резині, велику кількість робітників і службовців, інвентаря та обладнання на суму понад 2 млн. руб. (Сфатул цэрий, 1918, 26 апреля, № 90). Товариство займалося не лише скупкою тютюну в дрібних плантаторів, але мало й свої тютюнові плантації в Ізбештах та Резині (Бессарабская жизнь, 1917, 18 апреля, № 100).

Поряд з концентрацією виробництва відбувалася й концентрація збуту. Це можна простежити на прикладі реалізації алкогольної продукції. Ще в 1914 р. у Бессарабії було запроваджено певні антиалкогольні акції. Зокрема: «...власникам будинків у межах селищ суворо заборонявся продаж та виробництво міцних напоїв без дозволу в приміщеннях, які їм належать...» (Татаринів, 2014: 36). З часом ці обмеження ставали все жорсткішими і вже у 1916 р. торгівля вином у Бессарабії була дозволена тільки 45 власникам оптових складів і великих погребів (НАРМ. Ф. 136. Оп.1. Спр. 1040: 7). Вони скуповували в селян вино за безцінь і збували його за високими цінами. Так, чистий прибуток Товариства винного виробництва і торгівлі вином бессарабських землевласників братів Сінадіно з 1913 до 1916 рр. зріс майже в 10 разів (Афтенюк, 1964: 35).

Деякі узагальнюючі дані про певну концентрацію виробництва та збуту в руках обмеженої кількості осіб дає податкова статистика. За даними Бессарабської казенної палати, 375 великих і середніх підприємців Ізмаїльського повіту в 1917 р. мали 7 811 тис. руб. річного обороту та 1 035 тис. руб. чистого прибутку. Із зазначеного числа 18 осіб, тобто 5 % від всього числа, сконцентрували в своїх руках 31 % виробництва (або торгового обороту) і більше 30 % чистого прибутку (НАРМ. Ф. 134. Оп. 3. Спр. 946: 63).

Великі поміщики та підприємці Бессарабії були тісно пов'язані з торгово-промисловими колами Петрограда, Москви, Одеси, тоді як середні та особливо дрібні перебували в повній залежності від місцевого та загальноросійського великого фінансово-торговельного капіталу. Всього в Бессарабії в 1917 р. було 56 відділень великих банків, страхових товариств, промислових і торговельних підприємств (Сфатул цэрий, 1918, 11 апреля, №80). Вони відіграли вирішальну роль в економічному житті краю та розпоряджалися його ресурсами.

Прихід до влади Тимчасового уряду призвів до посилення позицій торговельно-підприємницького прошарку. В Бессарабській губернії були створені союзи промисловців, що давало їм можливість отримувати максимально високі прибутки. Наприклад, у Кишиневі були організовано союзи м'ясних промисловців, торговців мануфактурою, власників хлібопекарень та друкарської справи (Бессарабская жизнь, 1917, 15 апреля, №98). Тут же було створено біржовий комітет (Бессарабская жизнь, 1917, 13 декабря,

№283) та раду акціонерних банків (Бессарабская жизнь, 1917, 17 ноября, № 262). У Бендерах були засновані союзи власників садів та виробництва вина, землевласників та орендарів, торговців шкіряними товарами. В 1917 р. доходи торгово-промислового підприємництва Бессарабської губернії склали 15 млн. руб. і збільшилися на 43 % в порівнянні з 1916 р. (Афтенюк, 1964: 32).

В усі часи торгівля була нерозривно пов'язана з транспортом. В роки Першої світової війни транспортна система Російської імперії була перенавантажена. Це було пов'язано з тим, що залізнична та шосейна мережа в країні була розвинута слабо, а на фронт постійно потрібно було доправляти велику кількість військ та вантажів.

До початку ХХ ст. залізниці набули вирішального значення для ведення бойових дій великими державами та безперебійного постачання військ необхідними матеріалами, а також промисловості в тилу. Вони стали найважливішим стратегічним чинником майбутньої війни, визначальним успішність бойових дій загалом. Дослідник залізничного транспорту А.Сиродоров зазначає, що ця сфера інфраструктури перед Першою світовою війною перебувала у кризовому стані. Залізниця не справлялася зі зростанням перевезень. Слабкість у роботі транспорту виявлялася у систематичних простоях вантажів. Потрібні були широке нове будівництво, прокладання нових шляхів, посилення вузлових станцій, значне збільшення рухомого складу. Війна застала залізничну мережу без військового запасу провізної та пропускної здатності, оскільки перевізні засоби не задовольняли навіть потреби звичайних перевезень мирного часу. Залізниці відчували гостру потребу в паротягах і товарних вагонах, при цьому продуктивна потужність існуючих машино- та вагонобудівних підприємств не використовувалась в повній мірі. Залізниці вступили у війну з крайнім нестатком рухомого складу. Ні уряд, ні військове міністерство нічого не зробили для підготовки залізниць до війни. Програма військового міністерства зводилася лише до проведення мобілізації та у зв'язку з цим до посилення стратегічних шляхів на західному кордоні. Цілкоміто не було передбачено нового напрямку вантажопотоків у разі європейської війни, хоча готувалися саме до неї. Не були узгоджені робота та обладнання портів із роботою залізниць. Не лише міністерство шляхів сполучення, а й увесь уряд загалом не розуміли значення залізниць як одного з основних елементів економічної та бойової готовності держави до великої європейської війни (Сиродоров, 2015: 128). Долати всі ці проблеми доводилось поспіхом вже в умовах Першої світової війни.

Пересування військ, постачання їх боєприпасами і продовольством вимагало перевезення великої кількості вантажів. У зв'язку з цим в Бессарабії розгорнулося масштабне будівництво нових залізниць. За 1914-1917 рр. тут було побудовано 400 верст нових залізничних ліній, 350 верст других колій та 200 верст вузькоколіїних військово-польових залізниць. 15 січня 1917 р. Ставка визнала за необхідне подальше розширення залізничного будівництва на Румунському фронті та прийняла рішення про спорудження ліній Арциз – Ізмаїл, Бессарабська – Прут – Зорлу, Бельці – Унгени, Липкани – Прут, а також спорудження других колій Липкани – Ясси, Унгени – Ясси, Бендери – Унгени, Ларга – Липкани, Липкани – Новоселиця. Відділ військових шляхів сполучень Ставки зазначав, що «в даний момент найбільш важливе значення набув Румунський фронт, і тому всі зусилля та кошти мають бути спрямовані на те, щоб закінчити в найближчий термін всі бессарабсько-румунські дороги, оскільки до того часу підвезення до Румунського фронту залишатиметься вельми незадовільним» (Афтенюк, 1964: 39).

Здійснення робіт покладалося на друге польове будівельне управління («Югостройка»), Бессарабське товариство залізниць і Південно-Західні залізниці. Бессарабське товариство залізниць за час війни побудувало 409 верст нових шляхів, у тому числі в Бессарабії – 261 версту. Основні будівельні роботи Бессарабського товариства залізниць виконала фірма Грінберга і Шмуйловича, котра була однією з найбільших будівельних організацій Російської імперії. До 1916 р. вона вела будівництво багатьох залізниць, у тому числі Петроград – Рибінськ, Олонецької, Троїцької,

Кахетинської та інших (ЦДАВО України. Ф. 3325. Оп. 1. Спр. 364: 162). Влітку 1917 р. загальне число будівельних робітників даної фірми, що працювали в межах Бессарабії, складало більше 16 тис. осіб (ЦДАВО України. Ф. 3325. Оп. 1. Спр. 366: 25).

До кінця 1917 р. загальна протяжність доріг в губернії складала 1 197 верст проти 800 верст в 1913 р. (Афтенюк, 1964: 37). У грудні 1917 р. на Бендерській та Окницькій залізничних лініях знаходився 401 паровоз, що складало 2 % паровозного парку країни та 21 % Південно-Західних залізниць. Бендерська лінія мала 286 паровозів та була найбільшою на Південно-Західній залізниці. Вона дорівнювала двом найбільшим паровозним паркам – Київському та Одеському разом узятими. В регіоні на залізниці в 1917 р. було зайнято приблизно 25 тис. робітників та службовців (Шемяков, 1980: 122). Але всі ці зусилля все ж не дозволяли повністю подолати транспортний колапс, що панував на залізницях імперії протягом війни.

У зв'язку зі слабкістю залізничного транспорту, різким збільшенням перевезень по обслуговуванню фронту та для забезпечення залізничного будівництва, в Бессарабії знадобилося розширити вантажоперевезення по річках Дунай, Дністер, Прут, Дністровському лиману та озеру Ялпуг. У зазначених районах лише Дунайська транспортна флотилія в 1917 р. мала 586 російських і румунських суден, з них 79 пароплавів. Флотилія утворилася на базі Експедиції особливого призначення, яка була створена в 1914 р. для постачання Сербії продовольством та боєприпасами. Особовий склад флотилії в травні 1917 р. налічував 2 928 осіб. Загін флотилії, що розташовувався в Кагулі, мав 132 судна, 660-800 робітників і службовців. На Дністрі тільки на землечерпальних караванах навіть у зимовий час 1916-1917 рр. значився 771 робітник: кочегарів – 133, мастильників – 33, рульових, лоцманів, лебідчиків – 36 і матросів – 501.

Під час війни в портах йшла інтенсивна робота. Було обладнано Ренійський порт, в Кілії, Бендерах побудовані або реконструйовані судноремонтні майстерні. В м. Кілія в судноремонтних майстернях працювало в 1917 р. 600 робітників і солдатів. У Рені в районі майстерень виникло ціле робітниче поселення. В 1917 р. в Бендерах було побудовано найбільший на Дністрі затон і реконструйовані судноремонтні майстерні. Слід зауважити, що з 13 затонів Дністра, місткістю 191 судно, на бендерський припадало 59 суден, атакський – 24, рибницький – 13, каменський – 12, тираспольський – 5 суден.

У гирлі Дунаю в 1915-1917 рр. було споруджено Потапівський канал, який дозволив морським пароплавам і взагалі суднам з глибокою осадкою заходити в дунайські порти Вилкове, Кілія, Ізмаїл, Рені. Глибина каналу сягала 23 футів. Для порівняння, в Сулінському каналі підтримувалася глибина в 21 фут. На обладнання та підтримання потрібної глибини в Потапівському каналі в 1915-1917 рр. було витрачено 3,5 млн. руб. (Шемяков, 1980: 133-134).

В умовах війни водний транспорт, забезпечуючи війська в Бессарабії, підпорядковувався місцевому військовому командуванню. Без його відома здійснювати свою діяльність пароплавства не могли. Про вплив, який мала військова влада, свідчить постанова головного начальника постачань армії Румунського фронту генерала О. Саннікова від 2 листопада 1917 р, за якою власникам будь-яких плавзасобів на нижньому Дунаї, Бузі та Дністрі в межах Румунського фронту заборонялося продавати їх на злам до огляду особливою комісією (КУІА. Ф. 4. Оп. 1. Спр. 551: 90).

Висновки. Протягом 1914 – 1917 рр. в Бессарабській губернії певний розвиток отримали торгівля лише тою продукцією, яка використовувалась для забезпечення потреб армії та флоту. Регіон був прифронтною територією, тому в роки війни тут значно покращилась транспортна інфраструктура. Було прокладено нові дороги, канали та залізниці, обладнано нові порти, судноремонтні майстерні. Взагалі, Перша світова війна суперечливо вплинула на економіку Бессарабської губернії: промисловість і транспорт стимулювала, торгівлю дезорганізувала, а сільське господарство зруйнувало.

ДЖЕРЕЛА І ЛІТЕРАТУРА

Афтенюк С. Я. Революционное движение в 1917 году и установление Советской власти в Молдавии. Кишинев, 1964. 632 с.

Бессарабская жизнь (1917, 13 декабря). №283.

Бессарабская жизнь (1917, 15 апреля). №98 Бессарабская жизнь (1917, 17 августа). №199.

Бессарабская жизнь (1917, 17 ноября). №262.

Бессарабская жизнь (1917, 18 апреля). №100.

Дроздов В. В. Дефіцит споживчих товарів у містах Південної Бессарабії в роки Першої світової війни. *Науковий вісник Ізмаїльського державного гуманітарного університету*. Историчні науки. 2016. Вип. 34. С. 60-65.

История Молдавии. Т. 1: От древнейших времен до Великой Октябрьской социалистической революции. Под ред.: А.Д. Удальцова (отв. ред.) и Л.В.Черепнина. Кишинев, 1951. 654 с.

История Молдавской ССР. Т. 1: С древнейших времен до Великой Октябрьской социалистической революции. Ред. кол. Л.В. Черепнин (отв. ред.) и др. Кишинев, 1965. 876 с.

Комунальна установа «Ізмаїльський архів» (далі – КУІА). Ф. 2. Ізмаїльська міська управа м. Ізмаїл Бессарабської губернії (1878 – 1919 рр.). Оп. 1. Спр. 714. Переписка з командуючим VI армії, з головою Ізмаїльської евакуаційної комісії та з іншими установами щодо евакуації та реевакуації міських установ та виписка з плану евакуації державних закладів та виписка з плану евакуації урядових установ міста. 21 січня – 9 листопада 1917 р., 32 арк.

КУІА. Ф. 4. Вилковська посадська управа, пос. Вилкове Ізмаїльського повіту Бессарабської губернії (1879 – 1918 рр.). Оп. 1. Спр. 494. Відомості про ціни на продукти харчування, будівельні та паливні матеріали, робочу силу за 1914 рік. 2 січня – 24 листопада 1914 р., 194 арк.

КУІА. Ф. 4. Вилковська посадська управа, пос. Вилкове Ізмаїльського повіту Бессарабської губернії (1879 – 1918 рр.). Оп. 1. Спр. 530. Відомості про ціни на продукти харчування, будівельні та паливні матеріали, робочу силу. Бюлетені торгівельних цін на зерновий хліб та інші продукти в м. Кілія. 4 січня – 15 грудня 1916 р., 127 арк.

КУІА. Ф. 4. Вилковська посадська управа, пос. Вилкове Ізмаїльського повіту Бессарабської губернії (1879 – 1918 рр.). Оп. 1. Спр. 551. Накази Міністерства продовольства та постанови Бессарабського губернського комітету за 1917 рік. Копії. 12 липня – 17 грудня 1917 р., 108 арк.

Національний архів Республіки Молдова (далі – НАРМ). Ф. 134. Бессарабська державна палата (1812 – 1918 рр.). Оп. 3. Спр. 946. Списки торгівельних, ремісничих закладів та майстерень, що підлягають обкладанню додатковими податками по Ізмаїльському повіту за 1917-1918 рр. 20 грудня 1917 – 21 червня 1918 рр. 204 арк.

НАРМ. Ф. 136. Бессарабське акцизне управління (1864 – 1918 рр.). Оп.1. Спр. 1040. Звіт Акцизного управління про хід та положення акцизної та монопольної справи в Бессарабській губернії за 1915 рік. 1915 р., 7 арк.

НАРМ. Ф. 9. Бессарабське губернське по земським та міським справам присутствіє (1888 – 1920 рр.). Оп. 1. Спр. 5508. Телеграми-накази та розпорядження Бессарабського губернського по військовим справам присутствія. 30 грудня 1916 – 4 травня 1917 рр., 400 арк.

Оськин М. В. Бессарабия и Румынский фронт зимой 1916/1917 г. : деятельность организации гофмейстера С.Н. Гербея. *Русин*. 2014. №3(37). С. 22-38.

Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. *Первая мировая война: влияние на экономику России и мира: Коллективная монография*. Москва, 2016. С. 111-138.

Сфатул цэрий (1918, 11 апреля). №80

Сфатул цэрий (1918, 13 апреля). №82

Сфатул цэрий (1918, 26 апреля). №90

Татаринов І.Є. Антиалкогольні заходи в Бессарабській губернії у 1914-1915 рр. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Історія*. 2014. Вип. 1. С. 34-38.

Татаринов І.Є. Бойові дії на Румунському фронті та Бессарабія (кампанії 1916-1917 рр.) *Науковий вісник ІДГУ*. 2019. №40. С. 157-163.

Труды Центрального Статистического Управления. Т.7. Вып. 2. Статистический сборник за 1913-1917 гг. Москва, 1922. 308 с.

Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України в роки першої світової та громадянської воєн (1914-1920 рр.). *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2005. Вип. 37-38. С. 96-105.

Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі ЦДАВО України). Ф. 3325. Державний контроль Української держави. 3 Департамент, 3-й відділ (1918–1919 рр.). Оп. 1. Спр. 366. Звіти, доповіді, рапорти, відомості об'єднаного контролю над операціями по будівництву залізниць в Бессарабії, про хід будівельних робіт. 12 листопада 1918 – 13 лютого 1919 рр., 57 арк.

ЦДАВО України. Ф. 3325. Державний контроль Української держави. 3 Департамент, 3-й відділ (1918–1919 рр.). Оп. 1. Спр. 364. Протоколи засідань та постанов службовців контролю по будівельним операціям спілки бессарабських залізниць про організацію комісій гетьманського державного контролю по обслідуванню діяльність контролю по будівельним операціям спілки бессарабських залізниць. Переписка з управлінням по спорудженню нових ліній спілки бессарабських залізниць, з правлінням тієї ж спілки про поставку необхідних для цього матеріалів та ін. 13 травня 1918 – 18 жовтня 1918 рр., 235 арк.

Циганенко Л.Ф. (2015). Загострення кризи в сільському господарстві Бессарабії під час Першої світової війни. *Актуальні проблеми соціально-гуманітарних наук: V Всеукраїнська науково-практична конференція з міжнародною участю (28 серпня 2015 р.)*. Дніпропетровськ. С. 56-59.

Шемяков Д.Е. Очерки экономической истории Бессарабии эпохи империализма. Кишинев, 1980. 254 с.

REFERENCES

Aftenyuk S.Ya. (1964). *Revolutsionnoe dvizhenie v 1917 godu i ustanovlenie Sovetskoy vlasti v Moldavii*. [Revolutionary movement in 1917 and the establishment of Soviet power in Moldova]. Kishinev. 632 p.[in Russian].

Aktualni problemy sotsialno-humanitarnykh nauk: V Vseukrainska naukovopraktychna konferentsiia z mizhnarodnoiu uchastiu. [Current issues of social sciences and humanities: V All-Ukrainian scientific-practical conference with international participation]. Dnipropetrovsk. P. 56-59. [in Ukrainian].

Bessarabskaya zhizn (1917, 13 dekabrya). № 283

Bessarabskaya zhizn (1917, 15 aprelya). № 98

Bessarabskaya zhizn (1917, 17 avgusta). № 199

Bessarabskaya zhizn (1917, 17 noyabrya). № 262

Bessarabskaya zhizn (1917, 18 aprelya). № 100

Cherepnin L.V.(Ed.) i dr. (1965). *Istoriya Moldavskoy SSR. T. 1: S drevneyshih vremen do Velikoy Oktyabrskoy sotsialisticheskoy revolyutsii*. [History of the Moldavian SSR. Volume 1: From Ancient Times to the Great October Socialist Revolution]. Kishinev. 876 p.[in Russian].

Drozdov V. V. (2016). Defitsyt spozhyvchykh tovariv u mistakh Pivdennoi Bessarabii v roky Pershoi svitovoi viiny. [Deficit of consumer goods in the cities of Southern Bessarabia during the First World War]. *Naukovyi visnyk Izmailskoho derzhavnoho humanitarnoho universytetu. Istorychni nauky*. [Scientific Bulletin of Izmail State University for the Humanities. Historical sciences]. Vyp. 34. P. 60-65. [in Ukrainian].

Khakhliuk A.M. (2005). Zaliznychnyi kompleks Ukrainy v roky pershoi svitovoi ta hromadianskoi voien (1914-1920 rr.). [Railway complex of Ukraine during the First World and Civil Wars (1914-1920)]. *Istoriia narodnoho hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy*. [History of the national economy and economic thought of Ukraine]. Vyp. 37-38. P. 96-105. [in Ukrainian].

Komunalna ustanova «Izmailskyi arkhiv» (dali KUIA). F. 2. Izmailska miska uprava m. Izmail Bessarabskoi hubernii. [Izmail city council of Izmail, Bessarabian province]. (1878 – 1919 rr.). Op. 1. Spr. 714. Perepyska z komanduiuchym VI armii, z holovoioiu Izmailskoi evakuatsiinoi komisii ta z inshymy ustanovamy shchodo evakuatsii ta reevakuatsii miskykh ustanov ta vypyska z planu evakuatsii derzhavnykh zakladiv ta vypyska z planu evakuatsii uriadovykh ustanov mista. [Correspondence with the commander of the VI Army, with the chairman of the Izmail Evacuation Commission and with other institutions regarding the evacuation and re-evacuation of city institutions and an extract from the evacuation plan of state institutions and an extract from the evacuation plan of city government institutions]. 21 sichnia – 9 lystopada 1917 r., 32 ark.

KUIA. F. 4. Vylkovs'ka posads'ka uprava, pos. Vylkove Izmayil's'koho povitu Bessarabs'koyi huberniyi. [Vilkovo City Council, pos. Vilkove, Izmail County, Bessarabian Province](1879 – 1918 rr.). Op. 1. Spr. 494. Vidomosti pro tsyny na produkty kharchuvannia, budivelni ta palyvni materialy, robochu sylu za 1914 rik. [Information on prices for food, construction and fuel materials, labor for 1914]. 2 sichnia – 24 lystopada 1914 r., 194 ark.

KUIA. F. 4. Vylkovs'ka posads'ka uprava, pos. Vylkove Izmayil's'koho povitu Bessarabs'koyi huberniyi. [Vilkovo City Council, pos. Vilkove, Izmail County, Bessarabian Province](1879 – 1918 rr.). Op. 1. Spr. 530. Vidomosti pro tsyny na produkty kharchuvannia, budivelni ta palyvni materialy, robochu sylu. Biuleteni torhivelynykh tsin na zernovyi khlib ta inshi produkty v m. Kiliia. [Information on prices for food, construction and fuel materials, labor. Bulletins of trade prices for grain bread and other products in Kiliya]. 4 sichnia – 15 hrudnia 1916 r., 127 ark.

KUIA. F. 4. Vylkovs'ka posads'ka uprava, pos. Vylkove Izmayil's'koho povitu Bessarabs'koyi huberniyi. [Vilkovo City Council, pos. Vilkove, Izmail County, Bessarabian Province] (1879 – 1918 rr.). Op. 1. Spr. Spr. 551. Nakazy Ministerstva prodovolstva ta postanovy Bessarabskoho hubernskoho komitetu za 1917 rik. Kopii. [Orders of the Ministry of Food and resolutions of the Bessarabian Provincial Committee for 1917. Copies]. 12 lypnia – 17 hrudnia 1917 r., 108 ark.

Natsionalnyi arkhiv Respubliky Moldova (NARM). F. 134. Bessarabska derzhavna palata [Bessarabian State Chamber] (1812 – 1918 rr.). Op. 3. Spr. 946. Spysky torhivelynykh, remisnychykh zakladiv ta maisteren, shcho pidliahaiut obkladanniu dodatkovymy podatkamy po Izmailskomu povitu za 1917-1918 rr. [Lists of trade, craft establishments and workshops subject to additional taxes in Izmail County for 1917-1918] 20 hrudnia 1917 – 21 chervnia 1918 rr. 204 ark.

NARM. F. 136. Bessarabske aktsyzne upravlinnia [Bessarabian excise administration] (1864 – 1918 rr.). Op.1. Spr. 1040. Zvit Aktsyznoho upravlinnia pro khid ta polozhennia aktsyznoi ta monopolnoi spravy v Bessarabskii hubernii za 1915 rik. [Report of the Excise

Department on the progress and position of the excise and monopoly case in the Bessarabian province for 1915]. 1915 r., 7 ark.

NARM. F. 9. Bessarabske hubernske po zemskym ta miskym spravam prysutstviie [Bessarabian provincial on zemstvo and city affairs is present] (1888 – 1920 rr.). Op. 1. Spr. 5508. Telehramy-nakazy ta rozporyadzhennya Bessarabs'koho huberns'koho po viys'kovym spravam prysutstviya. [Telegrams-orders and orders of the Bessarabian provincial presence on military affairs]. 30 hrudnya 1916 – 4 travnya 1917 rr., 400 ark.

Os'kin, M. V. (2014). Bessarabiya i Rumynskiy front zimoy 1916/1917 g. : deyatel'nost' organizatsii gofmeystera S.N. Gerbelya [Bessarabia and the Romanian Front in the winter of 1916/1917: the activities of the organization of the chamberlain S.N. Gerbel]. *Rusin* [Rusin]. №3(37). P. 22-38. [in Russian].

Sfatul tseriy (1918, 11 aprelya). № 80.

Sfatul tseriy (1918, 13 aprelya). № 82.

Sfatul tseriy (1918, 26 aprelya). № 90.

Shemyakov D.E. (1980). Ocherki ekonomicheskoy istorii Bessarabii epohi imperializma. [Essays on the economic history of Bessarabia in the era of imperialism]. Kishinev. 254 p. [in Russian].

Sidorov A. L. (2016). Zheleznodorozhnyiy transport Rossii v Pervoy mirovoy voyne i obostrenie ekonomicheskogo krizisa v strane. [Russian railway transport in the First World War and the aggravation of the economic crisis in the country]. *Pervaya mirovaya voyna: vliyanie na ekonomiku Rossii i mira: Kollektivnaya monografiya*. [World War I: the impact on the economy of Russia and the world: A collective monograph]. Moskva. P. 111-138. [in Russian].

Tatarynov I.Ye. (2014). Antyalkoholni zakhody v Bessarabskii hubernii u 1914-1915 rr. [Anti-alcohol measures in the Bessarabian province in 1914-1915]. *Naukovi zapysky Ternopilskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni Volodymyra Hnatiuka. Serii: Istorii*. [Scientific notes of Ternopil National Pedagogical University named after Volodymyr Hnatiuk. Series: History]. Vyp. 1. P. 34-38. [in Ukrainian].

Tatarynov I.Ye. (2019). Boiovi dii na Rumunskomu fronti ta Bessarabiia (kampanii 1916-1917 rr.) [Fighting on the Romanian Front and Bessarabia (campaigns of 1916-1917)]. *Naukovyi visnyk Izmailskoho derzhavnoho humanitarnoho universytetu. Istorychni nauky*. [Scientific Bulletin of Izmail State University for the Humanities. Historical sciences]. №40. P. 157-163. [in Ukrainian].

Trudyi Tsentralnogo Statisticheskogo Upravleniya. T.7. Vyip. 2. Statisticheskyy sbornik za 1913-1917 gg. (1922). [Proceedings of the Central Statistical Office. T.7. Issue 2. Statistical collection for 1913-1917.]. Moskva. 308 p. [in Russian].

Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshchykh orhaniv vlady ta upravlinnia Ukrainy (dali TsDAVO Ukrainy). F. 3325. Derzhavnyi kontrol Ukrainskoi derzhavy. 3 Departament, 3-i viddil [State control of the Ukrainian state. 3 Department, 3rd Department] (1918–1919 rr.). Op. 1. Spr. 366. Zvity, dopovidi, raporty, vidomosti ob'iednanoho kontroliu nad operatsiiamy po budivnytstvu zaliznyts v Bessarabii, pro khid budivelnykh robit [Reports, reports, reports on joint control over railway construction operations in Bessarabia, on the progress of construction work]. 12 lystopada 1918 – 13 liutoho 1919 rr., 57 ark.

TsDAVO Ukrainy. F. 3325. Derzhavnyi kontrol Ukrainskoi derzhavy. 3 Departament, 3-i viddil [State control of the Ukrainian state. 3 Department, 3rd Department] (1918–1919 rr.). Op. 1. Spr. 364. Protokoly zasidan ta postanov sluzhbovtziv kontroliu po budivelnym operatsiiam spilky bessarabskykh zaliznyts pro orhanizatsiiu komisii hetmanskoho derzhavnoho kontroliu po obsliduvanni diialnist kontroliu po budivelnym operatsiiam spilky bessarabskykh zaliznyts. Perepyska z upravlinniam po sporudzhenni novykh linii spilky bessarabskykh zaliznyts, z pravlinniam tiiei zh spilky pro postavku neobkhidnykh dlia tsoho materialiv ta in. [Minutes of meetings and resolutions of the control officers for construction operations of the Bessarabian Railway Union on the organization of commissions of the Hetman's state control to inspect the

activities of control over construction operations of the Bessarabian Railway Union. Correspondence with the management of the construction of new lines of the Bessarabian Railway Union, with the board of the same union on the supply of necessary materials, etc.]. 13 travnia 1918 – 18 zhovtnia 1918 rr., 235 ark.

Tsyganenko, L.F. (2015). Zahostrennia kryzy v silskomu hospodarstvi Bessarabii pid chas Pershoi svitovoi viiny [Exacerbation of the crisis in agriculture in Bessarabia during the First World War]. *Aktualni problemy sotsialno-humanitarnykh nauk: V Vseukrainska naukovo-praktychna konferentsiia z mizhnarodnoiu uchastiu* (28 serpnia 2015 r.). Dnipropetrovsk. S. 56-59. [in Ukrainian].

Udaltsova A.D. (Ed.) i Cherepnina L.V. (1951). Istoriya Moldavii. T. 1: Ot drevneyshih vremen do Velikoy Oktyabrskoy sotsialisticheskoy revolyutsii [History of Moldova. Vol. 1: From Ancient Times to the Great October Socialist Revolution]. Kishinev. 654 p. [in Russian].

АНОТАЦІЯ

Перша світова війна значною мірою вплинула на торгівлю і транспорт, змінила як методологію ціноутворення, так і економічну теорію загалом. Дуже цікавим є прослідкувати цей вплив в рамках окремо взятого регіону, зокрема в Бессарабській губернії. Метою статті є розгляд стану розвитку торгівлі і транспорту в Бессарабській губернії під час Першої світової війни. Для цього, автором залучено широке коло джерел, в тому числі періодичних видань, а також цілу низку раніше не опублікованих справ Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, комунальної установи «Ізмаїльський архів», Національного архіву Республіки Молдова. З'ясовано, що в період Першої світової війни в Бессарабській губернії певний розвиток отримала торгівля продукцією необхідною для забезпечення потреб армії та флоту. Регіон був прифронтовою територією, тому в роки війни тут значно покращилась транспортна інфраструктура. В Бессарабії розгорнулося будівництво нових залізниць. За 1914 – 1917 рр. на території краю було прокладено 400 верст нових залізничних ліній, 350 верст других колій та 200 верст вузькоколіїних військово-польових залізниць. Було обладнано Ренійський порт, в Кілії та Бендерах побудовано та реконструйовано судноремонтні майстерні. В гирлі Дунаю в 1915 – 1917 рр. було споруджено Потапівський канал, який дозволив морським пароплавам і суднам з глибокою осадкою заходити в дунайські порти.

Ключові слова: Бессарабська губернія, торгівля, постачання фронту, товари першої необхідності, залізничний транспорт, річковий транспорт.