
PREOCUPĂRILE ZEMSTVEI DIN BASARABIA PRIVIND NAVIGAȚIA COMERCIALĂ PE FLUVIUL NISTRU (1868-1914)

Andrei Emilciuc

Aspectele legate de activitatea Zemstvei din Basarabia, cu toate că constituie o latură importantă a istoriei teritoriului dintre Prut și Nistru, sunt slab reflectate în literatura de specialitate. Problema Zemstvei ca instituție a autoadministrării locale în Imperiul Rus a fost abordată pe larg în lucrările semnate de I.I. Popov (Попов 1906), A. Kizevetter (Кизеветтер 1917), G. Gherasimenko (Герасименко 1990). Cât privește implicit Zemstva din Basarabia amintim studiul monografic al istoricului Ludmila Coadă, care pe lângă probleme ce țin de statutul Zemstvei, sferele de competență, bugetul și componența, abordează în linii generale și activitatea Zemstvei (Coadă 2009). Cu toate acestea, continuă să rămână necercetate multe probleme, care necesită o abordare mai largă. Una dintre aceste probleme este atenția acordată de Zemstva din Basarabia dezvoltării navigației comerciale pe fluviul Nistru.

Cadrul cronologic al articolului de față are drept limită inferioară anul 1869, anul în care, prin ucazul din 28 octombrie 1868, în Basarabia au fost instituite primele zemstve județene, iar cea superioară – anul 1914, când, odată cu izbucnirea Primului Război Mondial, preocupările zemstvelor din Basarabia au trebuit să țină cont de alte imperative.

Navigația comercială pe fluviul Nistru a reprezentat până la începutul anilor '60 o problemă stringentă. Unii moșieri, în căutarea unor modalități eficiente și mai puțin costisitoare pentru expedierea produselor agricole spre portul Odesa în vederea exportării profitabile peste hotare, au elaborat și înaintat diferite proiecte de îmbunătățire a condițiilor hidrografice ale Nistrului. Autoritățile imperiale, însă, s-au dovedit a fi destul de rezervate în cea ce privește implementarea acestor proiecte. Urmărind profituri imediate, țarismul nu lua în considerare perspectivele de lungă durată.

Prin Regulamentul din 1 ianuarie 1864, administrațiile locale din Imperiul Rus au trecut în jurisdicția unor noi organe electivă – zemstvele.

Printre atribuțiile acestora se numărau construcția și întreținerea căilor de comunicații, precum și repartizarea impozitelor bănești de stat, destinate guberniilor și județelor, fixarea, colectarea impozitelor și distribuirea mijloacelor bănești locale în scopul rezolvării problemelor cu caracter local.

Odată cu introducerea și în Basarabia a instituției Zemstvei (1869) navigația comercială pe râul Nistru și modalitățile dezvoltării ei a devenit o problemă des abordată în cadrul ședințelor acesteia. Dintre membrii electivi ai Zemstvei, mai ales moșierii erau aceia care accentuau pierderile suferite din cauza lipsei unor mijloace ieftine de transport. Drept urmare, în opinia lor, pozițiile Rusiei pe piața europeană de cereale slăbeau, mai ales că competitivitatea grâului din SUA creștea tot mai mult. Zemstva gubernială a devenit astfel un centru de promovare a diferitor proiecte de îmbunătățire a navigației pe râul Nistru, proiecte care anterior erau înaintate și suportate de moșieri sau diferiți reprezentanți ai burgheziei comerciale din cont propriu (Труды 1903, 77-79).

Aparent, în primul deceniu de la introducerea Zemstvei în Basarabia, navigația comercială pe râul Nistru a prosperat datorită măsurilor întreprinse de către aceasta. Au fost introduse câteva impozite directe, menirea cărora era acumularea banilor necesari îmbunătățirii condițiilor hidrografice ale Nistrului. Astfel, conform deciziei Adunării județene de Zemstvă din Akkerman, în anul 1873, în impozitele în muncă ale locuitorilor acestui județ intra și menținerea edecului râului Nistru pe o distanță de 139 verste și 1299 stânjeni. Uprava județeană a decis să propună Adunării județene de zemstvă adoptarea acelorași impozite în muncă și pentru anul 1874 (СБЗ 1875b, 104-106). De asemenea, Zemstva județului Orhei după ce a analizat raportul upravei pe problema pusă în discuție de consilierul Iani despre situația edecului râului Nistru, în ședința din 2 noiembrie 1872 a dispus upravei să redistribuie impozitele în muncă pentru corectarea edecului. Ca urmare uprava a făcut pe anul 1873 distribuirea lucrărilor ca impozite în

muncă (СБЗ 1875a, 70). Se observă, de altfel, că la nivel local, preocupate de situația Nistrului erau zemstvele din județele Soroca, Orhei, și Akkerman, adică acelea în care râul avea o lungime mai mare de curgere.

Acțiunile întreprinse de Zemstva din Basarabia nu se limitau doar la măsuri cu caracter local. În anul 1876 în baza dispoziției guvernului au fost instituite comisii pentru cercetarea căilor de comunicație acvatice în Rusia. Nistrul, însă, nu a intrat în lista râurilor ce urmau a fi cercetate. De aceea, Zemstva gubernială din Basarabia a solicitat în același an instituirea cât mai grabnică a comisiei respective și pentru cercetarea râului Nistru. Ministerul căilor de comunicații a replicat că din cauza resurselor financiare limitate, guvernul a găsit rațional să cerceteze doar râurile de primă importanță, iar Nistrul nu făcea parte dintre acestea. Ministerul a acceptat să contribuie doar cu condiția ca Zemstva să-și asume cheltuielile financiare, care se ridicau la 90 mii ruble pentru descrierea amănunțită a râului, și 20 mii ruble pentru cartografierea și fotografierea locurilor periculoase pentru navigație. Aceste propuneri ale Ministerului au rămas fără reacție din partea Zemstvei, deoarece instituția a considerat că nu-și poate permite să acopere cheltuielile respective (ББЗ 1881, 12).

În demersurile sale ulterioare, pentru atragerea atenției autorităților imperiale de la Sankt Petersburg, Zemstva gubernială din Basarabia a mers pe calea descrierii amănunțite a însemnătății și rolului râului Nistru în dezvoltarea agriculturii Basarabiei. Aceste afirmații erau argumentate prin concluziile și datele diferitor specialiști și opiniile pe această problemă existente în literatura științifică. Totuși, solicitările Zemstvei privind curățarea talvegului fluviului și reglementarea navigației, au rămas fără răspuns.

Starea navigației comerciale pe râul Nistru se înrăutățea de la an la an, din simplul motiv că sursele financiare alocate de Zemstve pentru ameliorarea condițiilor de navigație erau insuficiente. În plus, datorită diferitor factori nici chiar aceste sume nu erau întotdeauna sigure. Astfel, spre exemplu, la 18 octombrie 1877 Adunarea de Zemstvă din Akkerman a desemnat o comisie care urma să analizeze posibilitatea implicării financiare a Zemstvei în menținerea legăturii permanente între Akkerman și Ovidiopol pe limanul Nistrului. Comisia a stabilit că din cauza

războiului ruso-turc utilizarea pentru acest lucru a resurselor financiare ale Zemstvei nu era posibilă, și propunea doar promovarea ideii în presă pentru găsirea antreprenorilor dispuși să investească în această afacere (СБЗ 1878, 114). La aceste propuneri câțiva consilieri ai Adunării de Zemstvă au ținut să sublinieze că astfel de acțiuni au fost înfăptuite și anterior, însă fără rezultat. Ca urmare aceștia au solicitat menținerea legăturii permanente între Akkerman și Ovidiopol din resursele financiare ale Zemstvei județene. Adunarea de Zemstvă a dispus în cele din urmă upravei județene colectarea informațiilor necesare și elaborarea unui raport detaliat în această privință pentru sesiunea următoare, însă fără rezultate concrete (СБЗ 1878, 114).

În anii '80 Zemstva din Basarabia și-a schimbat tacticile de susținere a propunerilor în fața instanțelor guvernamentale. În schimbul demersurilor în scris, Adunarea de Zemstvă gubernială din 1881 a delegat la Sankt Petersburg pe președintele Upravei guberniale A.M. Cotruță și consilierul A.I. Vinogradski pentru a face demersuri personale în fața Cabinetului de Miniștri pe problema îmbunătățirii navigației râului Nistru. A.M. Cotruță a prezentat Ministrului căilor de comunicație o notă explicativă în care se afirma că concurența SUA pe piața internațională de cereale determină o reabordare a costurilor înalte de transportare a acestora pe Nistru în Odesa. Potrivit autorului, în cele mai favorabile condiții, transportare unui pud de grâu încărcat pe Nistrul Mijlociu (între Movilău și Soroca) până la Odesa, înmagazinarea temporară și încărcarea pe vasele maritime pentru exportul peste hotare necesita 40 copeici argint iar uneori și mai mult (Труды 1903, 77-78). Aceste cheltuieli au devenit și mai apăsătoare în condițiile în care în perioada 1880-1887 din cauza concurenței pe piața externă prețul de export a grâului prin Odesa a scăzut de la 95,9 copeici la 62,5 copeici de pud (Золотов 1966, 155).

Ca rezultat al acestor demersuri Ministerul căilor de comunicație delegează în anul 1882 pe agentul său pentru elaborarea unui plan de măsuri pentru îmbunătățirea navigației, iar în 1883 a alocat 400000 ruble pentru lucrările de ameliorare a talvegului râului Nistru. Pentru restituirea sumei respective Zemstva a propus o taxă suplimentară de 1% din valoarea încărcăturilor ce erau transportate pe Nistru, peste cea ordinară de 0,25% care a fost aprobată la 29 noiembrie 1883. În anul 1884 au

fost inițiate lucrări de adâncire a talvegului râului, de curățare a pragurilor, de scoatere a pietrelor și bolovanilor. Aceste lucrări au fost benefice pentru dezvoltarea navigației pe Nistru, iar Zemstva gubernială a făcut în 1888 noi demersuri pentru prelungirea lucrărilor de curățare a râului Nistru din contul taxei amintite (Труды 1903, 78-79).

Totuși, nu pentru toți deputații din Zemstva gubernială problema îmbunătățirii navigației pe râul Nistru se prezenta importantă, mai ales atunci când venea vorba de banii instituției. La ședința Zemstvei guberniale din 22 ianuarie 1884 propunerea președintelui adunării de a aloca 15 mii ruble pentru curățarea Nistrului de cioturi și bolovani mari a fost respinsă cu 18 voturi împotriva. Pentru s-au pronunțat doar 6 deputați, dintre care îi amintim pe A.M. Cotruță și C. Leonardo (БЕЗ 1884, 193). Cu toate că nu dorea să-și asume cheltuieli Zemstva avea grijă de a obține cât mai multe venituri de pe seama râului, prin acordarea diferitor concesiuni. Zemstva avea în schimb grijă să fixeze taxele percepute de concesionari pentru serviciile lor. Astfel, spre exemplu, la 30 octombrie 1895 Zemstva județului Orhei a aprobat proiectul upravei județene privind stabilirea taxelor trecerii cu bac peste Nistru în ocina Slobozia-Dușca luată în concesiune de un oarecare V.N. Jnov. Proiectul a fost alcătuit în baza taxelor aprobate de Ministerul Afacerilor Interne pentru trecerile peste Nistru de la Malovata, Saharna și Ustia (БГЗС 1896, 55).

Taxa specială instituită la propunerea Zemstvei pentru navigația râului Nistru a continuat să fie percepută și în anii '90, cu toate că lucrările nu au mai continuat, devenind o povară pentru navigația comercială. La sfârșitul secolului al XIX-lea din perceperea taxei, au fost acumulate peste 700000 ruble, adică a fost depășită suma necesară pentru acoperirea alocației din vistieria de stat de 400000 ruble, și se adunase în plus 300000 ruble. De aceea Adunarea Zemstvei guberniale din anul 1900 a decis să facă demersuri pentru:

- 1) micșorarea taxei percepute de la 1% la ½ %;
- 2) alocarea din vistieria de stat a 800000 ruble pentru definitivarea lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe râul Nistru pe lungimea de la gurile lui până la granița cu Imperiul Austro-Ungar, în conformitate cu calculele realizate de funcționarii districtului Kiev al Ministerului căilor de comunicație (Труды 1903, 78).

În plus, Adunarea de Zemstvă a considerat că Organul de supraveghere tehnică a navigației pe râul Nistru reprezenta o instituție de prisos, care nu avea nimic în comun cu interesele locuitorilor Basarabiei. De aceea s-a decis să se facă demersuri de instituire în Basarabia a unui Comitet, similar celui pentru râul Don, în componența căruia urmau să intre doi membri din partea Ministerului căilor de comunicație și finanțelor, trei reprezentanți din partea guberniilor Basarabia, Herson și Podolia care urmau să fie aleși în primele două de către Adunările de Zemstvă, iar în ultima de administrația gubernială, precum și un membru ales din parte proprietarilor de vase. În plus, președinții upravelor Zemstvei guberniale urmau să aibă dreptul să participe la ședințele Comitetului atunci când se discutau probleme importante. Adunarea a găsit de cuviință să delege un reprezentat din rândurile sale pentru a susține personal la Sankt Petersburg aceste idei (Труды 1903, 79).

Ca rezultat al votului Adunării guberniale, acest reprezentant a fost ales A.F. Stuart. Pe parcursul anului 1900 A. Stuart a călătorit de două ori la Odesa, Kiev și Petersburg, unde a purtat tratative cu șeful Direcției căilor de comunicație acvatică, a șoselelor și a porturilor comerciale B.E. Ivanițki și s-a întâlnit și cu ministrul căilor de comunicație M.I. Hilkov. Până la urmă B.E. Ivanițki a acceptat demersurile acestuia privind instituirea Comitetului pentru râul Nistru, iar M.I. Hilkov a promis sprijinul total pentru soluționarea solicitărilor Zemstvei guberniale din Basarabia (Труды 1903, 79).

Ca urmare a eforturilor depuse de A.F. Stuart guvernul rus l-a delegat în iunie 1904 în Basarabia pe inginerul N.P. Puzârevski. Acesta urma să determine necesitățile navigației pe râul Nistru și să cerceteze problema îmbunătățirii navigației sub aspect tehnic și economic. În baza propriilor observații dar și a datelor primite din upravele guberniale, județene și orășenești N.P. Puzârevski a constatat că condițiile naturale de navigație pe Nistru erau mai bune decât pe multe alte râuri din Imperiul Rus, pe care însă navigația era mult mai dezvoltată (Труды 1903, 79).

Au avut loc două întruniri ale lui N.P. Puzârevski, mai întâi în Soroca, cu membrii Upravei zemstvei din județul respectiv, iar apoi la Chișinău cu membrii Upravei zemstvei guberniale. La aceste întruniri au participat de asemenea reprezentanți ai zemstvelor din alte județe, funcționari din cadrul administrațiilor orășenești, armatori și mo-

șieri. În afară de cele propuse de N.P. Puzârevski la întrunire s-a discutat și alte probleme legate de navigația pe râul Nistru și anume:

- 1) micșorarea primelor de asigurare pentru mărfurile transportate pe râul Nistru;
- 2) transportarea facilitară a lemnului de pin pentru dezvoltarea construcției vaselor;
- 3) construirea unui debarcader lângă Movilău pentru joncțiunea cu liniile de căi ferate și a două locuri de staționare și reparare a vaselor la Varnița și Râbnița (Труды 1903, 79-80).

Cu toate acestea, în deceniul ce a urmat, situația nu s-a schimbat prea mult.

Astfel, putem concluziona că în plan practic îmbunătățirea condițiilor de navigație pe râul Nistru

nu a stat atât de bine precum în plan de intenții și proiecte. Acest lucru ne duce la gândul că decentralizarea puterii nu a adus decât la o și mai mare birocratizare a aparatului administrativ. Din acest punct de vedere, problemele navigației comerciale pe Nistru au fost mai mult discutate și studiate decât rezolvate. Zemstva din Basarabia a reușit doar foarte puțin să atragă atenția autorităților imperiale ruse asupra problemei navigației comerciale pe Nistru, cu toate că eforturile principale au fost îndreptate anume în această direcție. Totodată, necesită să menționăm că Zemstva nu a întreprins acțiuni concrete în acest plan sub pretextul lipsei resurselor financiare, cu toate că colecta sume importante din diferite taxe și impozite nemijlocit legate de exploatarea fluviului Nistru.

Bibliografie

Coadă 2009: L. Coadă, Zemstva Basarabiei. Aspecte istorico-juridice (Chișinău 2009).

БГЗС 1896: Бессарабское Губернское Земское Собрание очередного созыва 1896 года. Доклады Губернской земской Управы и Постановления Собрания (Кишинев 1896).

ВБЗ 1881: Вестник Бессарабского Земства. 1881, №№1, 2, отдел. II, Доклады Бессарабской Земской Управы к очередному Земскому Собранию.

ВБЗ 1884: Вестник Бессарабского Земства, 1884. №№1, 2; отдел II Доклады Бессарабской губернской земской управы к очередному земскому собранию.

Герасименко 1990: Г. Герасименко, Земское самоуправление в России (Москва 1990).

Золотов 1966: В.А. Золотов, Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX века (Ростов 1966).

Кизеветтер 1917: А. Кизеветтер, Местное самоуправление в России. Исторический очерк (Петроград 1917).

Попов 1906: И.И. Попов, Самоуправление и земские учреждения (Москва 1906).

СБЗ 1875a: Сборник Бессарабского Земства, 1875, №4.

СБЗ 1875b: Сборник Бессарабского Земства, 1875, №6.

СБЗ 1878: Сборник Бессарабского Земства, 1878, №6.

Труды 1903: Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности, т. III. Бессарабская Губерния (СПб. 1903).

The preoccupations of Bessarabia's Zemstva regarding the commercial navigation on Dniester River (1869-1914)

Abstract

Issues regarding the activity Bessarabia's Zemstva, although being an important facet of the history of the land between Prut and Dniester, are poorly reflected in the literature. Only some aspects, such as the status of Zemstva, its spheres of competence, budget and social composition are reflected somewhat larger. In the shadow of past remain several problems, which require a broader approach. One of these problems is the commercial navigation on the river Dniester in preoccupations of Bessarabia's Zemstva.

The analysis of published documents let us ascertain that Bessarabia's Zemstva succeeded in drawing attention to the Russian imperial authorities on the issue of commercial navigation on the Dniester River. However, it is clear that in practical plan things didn't stay so well as in the plan of intent. Obviously, on the other hand, that decentralization of power led only to a bureaucratization of the administrative machinery. From this point of view, the problems of commercial navigation on the river Dniester were discussed and researched but not solved.

Заботы бессарабского Земства относительно коммерческого судоходства по реке Днестр (1869-1914)

Резюме

Вопросы, касающиеся деятельности Бессарабского земства, хотя и являются важным аспектом истории этого края, слабо отражены в научной литературе. Лишь некоторые аспекты, такие как правовое положение Земства, его компетенции, бюджет и социальный состав исследованы несколько больше. В тени прошлого остается ряд проблем, которые требуют более широкого изучения. Одной из этих проблем является коммерческая навигация на реке Днестр в заботах Бессарабского земства.

Анализ опубликованных документов дает нам возможность утверждать, что Бессарабскому Земству удалось лишь незначительно привлечь внимание императорским властями по вопросу о коммерческом судоходстве по реке Днестр. Тем не менее, ясно, что в практическом плане дела не шли так хорошо, как в плане намерений. Очевидно, с другой стороны, что децентрализация власти привела лишь к бюрократизации административного аппарата. С этой точки зрения, проблемы коммерческого судоходства на Днестре обсуждались и были исследованы, но не решены.

08.02.2010

Andrei Emilciuc, Muzeul Național de Arheologie și Istorie a Moldovei, str. 31 august, 121-A, 2012 - Chișinău, Republica Moldova

