

*Valentin TOMULEȚ, Andrei EMILCIUC\**

***UN DOCUMENT INEDIT DESPRE MĂSURILE GUVERNULUI RUS  
DE CONTRACARARE A CONCURENȚEI PORTURILOR GALAȚI ȘI  
BRĂILA ÎN FAVOAREA COMERȚULUI PRIN PORTUL ODESSA  
(1838)***

**An Unpublished Document on the Measures of the Russian Authorities to  
Counteract the Competition of the Danubian Ports of Galați and Brăila and to  
Favour the Trade of Odessa (1838)**

**Abstract:** This paper refers to an unpublished report presented by the Minister of the Finance of the Russian Empire, E. F. Kankrin, to the Emperor Nicholas I, on 15 April 1838. The document presents the increasing preoccupations of the Russian authorities regarding the augmentation of the commercial navigation on the Danube, namely that of the Romanian Principalities via the ports of Galați and Brăila. The report contains interesting data as regards the evolution of these ports after the Treaty of Adrianople, but it also shows the measures discussed by the Russian government in order to encourage the commerce of its own ports, especially Odessa. The document is presented in Russian, the original language, and in Romanian translation.

**Keywords:** Romanian Principalities, Lower Danube, commercial navigation, rivalry, Odessa, Galați, Brăila.

\*

Printre sarcinile prioritare ale politicii externe a Imperiului Rus la începutul secolului al XIX-lea s-a înscris scoaterea Principatelor Române de sub suzeranitatea otomană și anexarea teritoriilor acestora. Însă planurile imperiale ruse nu aveau să întrunească o realizare rapidă a acestor obiective, în special din cauza internaționalizării Chestiunii Orientale. Într-un context diplomatic european

---

\* Dr. hab., prof. univ. Valentin Tomuleț, Universitatea de Stat din Moldova; Dr. Andrei Emilciuc, Institutul de Istorie, Stat și Drept al Academiei de Științe a Moldovei.

nefavorabil, țarismul a fost nevoit să accepte politica pașilor mărunți. Astfel, acesta a acaparat treptat principalele gârle navigabile ale Dunării: semnând Convenția din 1817 cu Poarta Otomană, Rusia a acaparat mai întâi brațul Chilia; prin Convenția de la Akkerman (1826) a obținut brațul Sulina, iar apoi, prin Tratatul de pace de la Adrianopol (2 septembrie 1829) a obținut și cel de al treilea braț – Sf. Gheorghe, alături de insulele Letea și Ceatal<sup>1</sup>. Tratatul de la Adrianopol a însemnat și diminuarea autorității otomane în Principate, prin promulgarea în 1831–1832 a Regulamentelor Organice și prin recunoașterea din punct de vedere juridic a libertății comerțului și a navigației pe Dunăre și Marea Neagră, ceea ce însemna, de fapt, dreptul Principatelor la crearea unei flote navale proprii, precum și facilitarea contactelor comerciale cu statele europene, în detrimentul monopolului otoman<sup>2</sup>. Se urmărea, de fapt, scoaterea treptată a Principatelor Române din contextul Problemei Orientale, pentru o mai ușoară realizare a planurilor anexioniste ale Imperiului Rus.

Însă, în urma acestor succese ale diplomației ruse, scoaterea comerțului exterior al Principatelor Române de sub monopolul otoman avea să însemne, în scurt timp, slăbirea controlului rus asupra comerțului cu cereale (dar și cu alte produse agricole) din Marea Neagră spre piețele vest-europene. Desigur, situația nu avea cum să nu fie anticipată de oficialitățile de la Sankt Petersburg. În acest context, în planurile de anihilare a unor eventuale beneficii pentru Principatele Române după declararea libertății comerțului și a navigației pe Dunăre și Marea Neagră, guvernul rus a întreprins un șir de măsuri concrete, în care un rol principal era atribuit provinciei dintre Prut și Nistru, ruptă din corpul Moldovei la 1812, în special porturilor ei de la gurile Dunării – Ismail, Reni și Chilia.

Astfel, pentru înviorarea comerțului prin porturile dunărene, conform decretului Senatului din 6 octombrie 1828, în orașul Ismail a fost deschisă, începând cu 24 decembrie, o vamă principală cu dreptul de înmagazinare a tuturor mărfurilor străine permise pentru import, conform tarifului, în afară de cele destinate pentru portul St. Petersburg<sup>3</sup>. De asemenea, începând cu anul 1829, orașului Ismail i-au fost acordate privilegiile pentru o perioadă de 25 ani, în baza unor principii similare cu cele conferite portului Kerki în 1826<sup>4</sup>. Privilegiile dădeau posibilitate tuturor locuitorilor orașului Ismail, care vor construi sau vor cumpăra în oraș fabrici, uzine, prăvălii și alte întreprinderi comerciale în valoare mai mare de 10.000 ruble, să se

<sup>1</sup> *Договоры России с Востоком политические и торговые* (собр. и изд. Т. Юзефовичъ), СПб, 1869, с. 59-60, 72.

<sup>2</sup> *A se vedea*, în acest sens, Nicolae Iorga, *Istoria comerțului românesc*, vol. II, *Epoca mai nouă*, București, 1925; Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port-franc (1837–1883)*, București, 1976.

<sup>3</sup> Arhiva Istorică de Stat din Rusia (în continuare AISR), F. 19, inv. 3, d. 158, f. 12.

<sup>4</sup> AISR, F. 571, inv. 5, d. 769, f. 92-92 verso.

înscris în gilda negustorilor de categoria întâi, în valoare mai mare de 5.000 ruble – în gilda de categoria a doua și în valoare mai mare de 1.000 ruble – în gilda de categoria a treia<sup>5</sup>. Astfel, motivul precumpănitor prin care portului Ismail i s-a acordat aceste privilegii a fost dorința de a stimula comerțul la gurile Dunării, de a intensifica circulația intensă de mărfuri în zonă, dar mai ales de a crea medii propice valorificării depline a produselor autohtone, în primul rând a celor agricole, cererea lor fiind în continuă creștere pe piața externă. Prin aceste măsuri, țarismul tindea să lichideze, pe cât posibil, rivalitatea agasantă din partea porturilor românești Galați și Brăila.

Însă negustorii din Ismail și Reni continuau să înfrunte diferite greutăți în exportul mărfurilor peste hotare. Autoritățile din Ismail scriau, într-un raport din 7 octombrie 1833, că dificultățile cu care se confruntau negustorii în comerțul cu țările străine erau legate de prezența carantinelor și a statutului de port-franc de care beneficia Odessa, „de unde negustorii din Basarabia și din alte gubernii limitrofe pot primi cu ușurință și cu mari avantaje diferite mărfuri, care, fiind aduse acolo în cantități mari, sunt comercializate liber altor negustori”<sup>6</sup>. Dar cel mai mare inconvenient în exportul cerealelor și produselor zootehnice prin porturile Ismail și Reni îl constituia concurența crescândă din partea porturilor Galați și Brăila. În același raport din 7 octombrie 1833 autoritățile din Ismail scriau că „în orașul Galați, situat vizavi de portul Reni, mărfurile sunt impuse doar vamei (ce constituie doar 3% *ad valorem* – n.n.), din care cauză comerțul extern se îndreaptă spre acest oraș. Din contra, importul de peste hotare al mărfurilor în portul Ismail este aproape neînsemnat, iar în ceea ce privește orașul Reni, aici este aplicat dreptul comerțului pentru posturile vamale de clasa a treia, ce admite importul doar al produselor de băcănie, importul altor mărfuri de consum fiind interzis”<sup>7</sup>. În acest sens, un an mai târziu, funcționarul de clasa a IX-a Galameister, într-un raport din 17 aprilie 1834, scria general-maiorului S.A. Tucikov că porturile Galați și Brăila, spre deosebire de porturile Ismail și Reni, au un șir de privilegii: bogăția și suprafața țării, care le asigură cu diferite produse; diversitatea mărfurilor; libertățile mari de care beneficiază negustorii și taxele vamale neînsemnate<sup>8</sup>. Acest cadru favorabil asigura porturilor românești posibilitatea unui comerț exterior avantajos<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> AISR, F. 571, inv. 5, d. 769, f. 263 verso-264.

<sup>6</sup> Arhiva de Stat din regiunea Odesa (în continuare ASRO), F. 1, inv. 214, d. 13, anul 1830, f. 144 verso-145.

<sup>7</sup> ASRO, F. 1, inv. 214, d. 13, f. 1830, f. 145.

<sup>8</sup> ASRO, F. 1, inv. 214, d. 23, a. 1833, f. 2. Începând cu 17 martie 1837, portul Galați deține statutul de port-franc (Constantin Bușe, *Consecințele imediate ale înființării porto-franco la Galați (1837–1841)*, în „Revista arhivelor”, București, 1970, vol. XXXII, nr. 1, p. 87).

<sup>9</sup> Doar în 1839, prin porturile Galați și Brăila au fost exportate peste hotare 1.219.188 cetverturi de cereale, inclusiv 730.171 cetverturi de grâu, 149.532 cetverturi de porumb și

Analiza documentelor de epocă ne permite să constatăm că nici după încheierea convenției ruso-turce din 1817, conform căreia brațul Dunării ce deschide accesul în porturile Ismail și Reni a trecut la Rusia, și a Tratatului de pace de la Adrianopol din 1829, conform căruia Rusia devine stăpână a insulelor Letea și Ceatal, situația nu s-a schimbat în favoarea acestor porturi. Măsurile întreprinse de țarism pe parcursul anilor '30, precum și activitatea comercială desfășurată de negustori n-au fost suficiente pentru ca porturile Ismail și Reni să se transforme în adevărate centre de export pentru cerealele din Basarabia și să devină concurente veritabile ale porturilor Galați și Brăila. A. A. Skalkovski, care a studiat exportul de mărfuri din Basarabia prin aceste porturi în anii '40 ai secolului al XIX-lea, constată că de la bun început autoritățile centrale n-au luat o decizie justă în ce privește cărui port să-i se dea întâietate – Reni sau Ismail. Privilegiile acordate portului Ismail în 1828 și încercările de a transfera vama din Reni la Ismail în 1830 n-au îndreptățit speranțele autorităților centrale și locale de a transforma portul Ismail într-un mare centru de export al Basarabiei, adevărat concurent al Galaților și Brăilei.

Cauza nereușitei consta în așezarea geografică și hidrografică a portului Ismail. După cum scria A. A. Skalkovski, „brațul Chilia al Dunării s-a înămolit și navigația s-a transferat de aici în brațul Sulina, mai adânc”<sup>10</sup> sau, după cum menționa colonelul Ivan Cerneavski, „deoarece în cursul râului [...] există locuri cu o adâncime mică, vasele mari nu pot intra (în Ismail – n.n.) în orice timp și din această cauză se îndreaptă direct spre Galați”<sup>11</sup>. De aceea, constata autorul, „portul Ismail a fost stabilit într-un loc nepotrivit [...] rămânând cu totul în altă direcție de calea navigabilă principală ce duce direct în Marea Neagră, deci, nu poate avea nici un fel de avantaje deosebite în comerț, deoarece primește doar acele vase care au fost desemnate să urmeze calea spre acest port”<sup>12</sup>. În schimb, această problemă nu exista la Reni, „oraș ce dispune de port, de o sută de ori mai convenabil decât Galații, și care este situat la opt verste mai aproape de mare decât acesta”<sup>13</sup>.

Cauza desfășurării insuficiente a comerțului în porturile Ismail și Reni trebuie căutată nu doar în activitatea comercială intensă a porturilor concurente Galați și Brăila, dar și în dezvoltarea rapidă a portului-franc Odessa, care a atras o parte considerabilă a circulației de mărfuri nu numai din județele de sud, dar și din celelalte județe ale Basarabiei. Avea dreptate funcționarul de clasa a IX-a

---

69.485 cetverturi de oȝz (A. A. Скальковский, *Измайльское Градоначальство в 1847 году*, în „Журнал Министерства внутренних дел”, СПб., 1849, ч. 25, с. 412).

<sup>10</sup> *Ibidem*, pp. 419–420.

<sup>11</sup> Иван Чернявский, *Замечание о Бессарабской области*, în *Новороссийский календарь на 1856 год*, Одесса, 1864, с. 315.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> A. A. Skalkovski, *op. cit.*, p. 420.

Galameister când, în raportul din 17 aprilie 1834 adresat generalului S. A. Tucikov, scria: „negustorul se avântă după profit; dacă comerțul în Galați și Brăila (sau Odessa – n.n.) îi asigură mai mari avantaje ca cel din Ismail, atunci el părăsește aceste locuri și se strămută acolo; în anul 1833 au fost deja câteva cazuri de acest fel”<sup>14</sup>. Faptul că administrația țaristă se temea de concurența porturilor dunărene Galați și Brăila poate fi confirmat și prin următoarele: la 10 iulie 1828, la insistența negustorilor din Ismail, Comitetul de Miniștri a discutat întrebarea privind acordarea diferitelor înlesniri pe o perioadă de 25 ani, inclusiv a dreptului de instituire a unui magazin sub formă de depozit al mărfurilor de tranzit sau, altfel spus, cererea de a i se acorda Ismail-ului dreptul de deposito-franco. Ministrul de Finanțe E. F. Kankrin a refuzat să satisfacă cerința negustorilor din Ismail, ca argument invocând că acest drept, „prin dezvoltarea rapidă a comerțului, va dăuna substanțial Odesei, cu atât mai mult că Odessa, în pofida locului de amplasare destul de sigur și convenabil pentru comerț, încă nu s-a afirmat definitiv în ce privește obținerea unei situații prospere”<sup>15</sup>.

Întâlnind o concurență puternică dinspre vest – din partea porturilor dunărene Galați și Brăila, și dinspre est – din partea portului Odessa, porturile Ismail și Reni nu se transformă în centre importante ale exportului de cereale din Basarabia, direcția exportului acestora fiind îndreptată preponderent spre Odessa. În acest context, politica guvernului rus la gurile Dunării adoptă o altă stratagemă – de a bloca pe cât era posibil navigația între Dunăre și Marea Neagră. În Statutul Carantinilor, aprobat de împăratul rus la 20 octombrie 1832, era stipulat[ organizarea unui post de carantină la gura Chilieii, denumită Bazarciuc<sup>16</sup>. În plus, și condițiile tehnice de navigație se înrăutățesc treptat, deoarece dacă anterior autoritățile otomane efectuau lucrări periodice de mentinere a șenalului, atunci autoritățile ruse nu se osteneau în acest sens. Din cauza înnisipării treptate, adâncimea medie a șenalului a coborât de la 12 la 8 picioare<sup>17</sup>, iar Rusia își adăuga posesiunilor sale, după cum afirmau autorii unui articol din ziarul englez *The Times*, și „o poartă de fier între Dunăre și Marea Neagră”<sup>18</sup>. Sub pretextul asigurării sănătății publice, Rusia ridică veritabile „cetăți” prin intermediul cărora putea controla, pe timp de pace, o regiune de mare valoare strategică<sup>19</sup>.

Potrivit afirmațiilor istoricului Paul Cernovodeanu, administrația rusă, încă

<sup>14</sup> ASRO, F. 1, inv. 214, d. 23, anul 1833, f. 2 verso.

<sup>15</sup> ASRO, F. 1, inv. 214, d. 21, anul 1828, f. 16 verso; AISR, F. 19, inv. 3, d. 159, f. 7-7 verso.

<sup>16</sup> Полное собрание законов Российской империи (în continuare ПСЗРИ), Собр. 2, т. VII, 1832, СПб, 1833, №5690, Штаты и Табели, с. 148.

<sup>17</sup> *Picior* – măsură egală în sistemul metric cu 30,48 cm.

<sup>18</sup> Constantin Ardeleanu, *Gurile Dunării – o problemă europeană. Comerț și Navigație la Dunărea de Jos în surse contemporane (1829–1853)*, Brăila, 2012, p. 134.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 135.

în timpul ocupației Principatelor după încheierea războiului ruso-turc din 1828–1829, a recurs la restrângerea dreptului acestora de a exporta grâne și alte produse sub pretextul acoperirii necesităților interne. Pe de altă parte, rușii stabileau în mod ilegal, contrar prevederilor Tratatului de la Adrianopol, care asigura libertatea comerțului internațional pe Dunăre, diferite taxe pentru orice vas care ieșea în Marea Neagră pe la Sulina. Astfel, vasele maritime erau deseori forțate să se îndrepte spre porturile ruse de la Marea Neagră<sup>20</sup>.

Nu mult după aceea, consulul britanic de la București, E. L. Blutte, consemna că „libertatea comerțului proclamată și asigurată Principatelor prin Tratatul de la Adrianopol nu a avut până în prezent decât consecințe neînsemnate, în afara dezamăgirii și pierderilor speculatorilor care au fost atrași prin aceasta spre porturile Galați și Brăila, fiind evident că eforturile guvernului actual tind în mod constant să favorizeze cu preferință comerțul Odessei, dacă nu chiar să stingă comerțul Principatelor”<sup>21</sup>. Într-un raport din 13 mai 1832, același Blutte preciza, referindu-se la măsurile adoptate de autorități în momentul izbucnirii ciumei la Silistra, anume: impunerea la Galați și Brăila a carantinei de 40 de zile pentru vasele venite din Turcia (pe când în porturile ruse aceasta se limita la 14 zile), că scopul urmărit constă în protejarea porturilor rusești în dauna celor românești și în aprovizionarea străinilor la Odessa și în alte centre ale imperiului<sup>22</sup>.

Comerțul pe Dunăre nu a făcut progrese notabile în perioada imediat următoare semnării Tratatului de la Adrianopol și din cauza prohibițiilor arbitrare hotărâte de administrația rusească de ocupație din Principate, prin care a fost restrâns dreptul lor de a exporta grâne, seu și cherestea sub pretextul acoperirii necesităților interne. Pe de altă parte, autoritățile țariste au impus în mod ilegal față de prevederile Tratatului de la Adrianopol, care asigurau libertatea comerțului internațional pe Dunăre, taxe de 2–3 taleri pentru orice vas care ieșea în Marea Neagră pe la Sulina și, de asemenea, 800–1.000 piaștri pentru orice convoi de ambarcațiuni transportând cherestea ce cobora fluviul. Același Blutte raporta la 22 iulie 1832 ambasadorului englez la Constantinopol Stratford Canning despre situația nesatisfăcătoare care domina la Galați, unde numeroase vase sosite nu au avut posibilitatea de a încărca produse, fiind nevoite să se îndrepte spre porturile rusești, în special spre Odessa<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803–1878)*, Cluj–Napoca, 1986, p. 62.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 60.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 62.

De fapt, oficialii ruși nu-și ascundeau atitudinea negativă față de orice inițiativă ce putea dăuna comerțului rus din Marea Neagră și Marea Azov, în general, și celui din Odessa, în special. În anul 1835, în urma presiunilor austriece, oficialitățile ruse au inițiat unele cercetări privind posibilitatea îmbunătățirii navigabilității pe gârlele dunărene. S-a pus problema dacă urmează a fi îmbunătățit brațul Sulina sau Chilia. De fapt, discuții în acest sens nu trebuiau să apară, din simplu motiv că îmbunătățirea Sulinei, datorită condițiilor sale hidrografice, necesita mai puține cheltuieli și era mult mai justificată. Totuși, cneazul Menșikov, conducătorul Statului Maritim General, a insistat în fața Comitetului de Miniștri ca alegerea să cadă asupra Chiliei. Argumentându-și poziția, Menșikov a subliniat că „deși adâncirea primului (brațului Chilia – n.n.) este mai costisitoare decât adâncirea ultimului (brațului Sulina, n.n.), primul, aflându-se în interiorul posesiunilor noastre, poate fi accesibil vaselor străine pe care guvernul ar fi dispus să le admită prin acesta, pe când ultimul, aflându-se oarecum în partea neutră, ar privilegia mai mult comerțul străin, dacă nu chiar ar submina navigația noastră”<sup>24</sup>.

Autoritățile țariste, care nu priveau cu ochi buni intensificarea comerțului internațional pe Dunăre după 1829 și ascensiunea la care au ajuns porturile Brăila și Galații, ce făceau concurență portului Odessa, au înăsprit din anul 1835 măsurile de control al navigației între Sulina și Galați, solicitând căpitanilor de vase (în special sub pavilion englez) să prezinte hârtiile de bord de-a lungul traseului, chiar și atunci când nu traficau pe malul rus<sup>25</sup>. În pofida nemulțumirilor armatorilor și echipajelor vaselor engleze care s-au confruntat cu această situație, Senatul Guvernant din Rusia, prin decretul din 7/19 februarie 1836, a dispus instituirea pe malul stâng al brațului Sulina a unui post de carantină cu stabilimente adiționale construite pe insulele Sf. Gheorghe, Ceatal și Letea din Delta<sup>26</sup>. Decretul fusese adoptat în baza proiectului de decizie elaborat de ministrul de Interne, care includea și statele de personal ale postului de carantină, document avizat pozitiv de împăratul Nicolai I la 27 decembrie 1835<sup>27</sup>. Sub pretextul aplicării regulilor de carantină, autoritățile vamale, căpitanii și poliția fluvială rusă căpătau dreptul de a inspecta navele care intenționau să se ridice pe Dunăre spre porturile românești, de a percepe unele taxe pentru remorcare și cabotaj și, în caz de nesupunere la control, de a reține vasul respectiv, de a-i confisca încărcătura și de a-l îndrepta forțat spre portul Odessa<sup>28</sup>.

În aprilie 1836, Camera Comunelor din parlamentul englez a discutat aceste acțiuni ale Rusiei. Unul dintre deputați a explicat politica Rusiei în această regiune

<sup>24</sup> ASRO, F. 1, inv. 249, d. 191, f. 3 verso.

<sup>25</sup> P. Cernovodeanu, *Relațiile comerciale*, p. 69.

<sup>26</sup> ПСЗРИ, Собр. 2, т. XI, отделение первое, 1836, СПб, 1837, №8891, с. 145-146.

<sup>27</sup> ПСЗРИ, Собр. 2, т. X, отделение второе, 1835, СПб, 1836, №8717, с. 1259.

<sup>28</sup> P. Cernovodeanu, *Relațiile comerciale*, p. 70.

prin faptul că, începând cu 1834, comerțul Principatelor s-a dezvoltat intens, ajungând să concureze cu Rusia în ramurile tradiționale ale comerțului acesteia, iar portul Galați a devenit cel mai mare exportator de grâne pe Dunăre, strâmtorând în acest plan chiar și portul Odessa<sup>29</sup>. Concurența a devenit și mai acerbă după ce, în anii 1836–1837, porturile Galați și Brăila au devenit porturi libere<sup>30</sup>.

Atenția pe care guvernul rus o acorda contracarării comerțului prin porturile Galați și Brăila se poate constata și din monitorizarea atentă a cantităților de cereale exportate prin aceste porturi. Drept argument ne pot servi datele privind exportul de cereale prin porturile Galați și Brăila în anii 1837–1848, adunate de ofițerii Cartierului General al armatei ruse: în anii 1828–1830 de colonelul Ditmars, în anii 1834–1835 – de coloneii Fon-Rughe, Berghengheim și căpitanul Hodzko și în anul 1852 de căpitanul Cemerzin (Tabelul 1).

Datele Tabelului 1 demonstrează că din numărul total de 14.195 de vase comerciale ieșite din aceste porturi, 9.045 (63,7%) au plecat din Brăila și 5.150 (36,3%) din Galați. La prima vedere, din volumul de 6.279.336 chile (cca 15.698.340 cetverturi) de cereale exportate, 3.848.135 (61,3%) reveneau portului Brăila și 2.431.201 (38,7%) portului Galați. Însă faptul că ofițerii ruși nu fac precizări clare despre chila folosită ne face să credem că aceștia nu făceau deosebire între chila de Galați și chila de Brăila sau din alte regiuni ale Principatelor, de aceea în sistematizarea datelor și în calcularea raportului procentual sunt posibile erori, din care cauză comparația urmează fi acceptată doar cu rezerve.

Evident că din cauza privilegiilor de care se bucura Odessa au avut de suferit nu doar porturile românești, ci și cele rusești, inclusiv din Basarabia: Reni, Chilia, Ismail și Akkerman. Astfel, Grigore Nebolsin, funcționar în Ministerul Finanțelor și un vădit oponent al existenței regimului de porto-franco la Odessa, scria în 1835 referindu-se la portul Herson și la situația privilegiată a Odesei: „Comerțul extern al portului Herson puțin câte puțin a decăzut odată cu întărirea comerțului Odesei, iar acum s-a stopat aproape în întregime, chiar și la exporturi, deoarece casele de comerț, care se preocupă cu această ramură, fie s-au distrus, fie s-au mutat în Odessa”<sup>31</sup>. De altfel, după 1835, locuitorii orașului-port Odessa vor pierde privilegiile fiscale acordate încă de Ecaterina a II-a și prelungite de Alexandru I<sup>32</sup>. Guvernul rus, devenind prea avid de veniturile fiscale imense pe care le pierdea,

<sup>29</sup> C. Bușe, *Comerțul exterior*, pp. 28-29.

<sup>30</sup> Idem, *Consecințele imediate*, pp. 87–88.

<sup>31</sup> Г. Неболсин, *Статистические записки о внешней торговле России*. Часть I, СПб., 1835, с. 88.

<sup>32</sup> ПСЗРИ, Собр. I, том XL, 1825, СПб., 1830, № 30486, с. 473.

avea totuși să-și concentreze atenția spre alte modalități de susținere a portului Odessa și, implicit, de „apărare” a veniturilor rezultate din comerțul acestuia.

**Tabelul 1**  
**Exportul de cereale prin porturile Galați și Brăila în anii 1837–1848<sup>33</sup>**  
**(în chile)\***

| Anii            | Galați                     |                                 | Brăila                     |                                 | Numărul total de vase comerciale | Raportul, în %, al vaselor comerciale |        |
|-----------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|--------|
|                 | Numărul de vase comerciale | Cantitatea cerealelor exportate | Numărul de vase comerciale | Cantitatea cerealelor exportate |                                  | Galați                                | Brăila |
| 1837            | 431                        | 123.563                         | 448                        | 85.499                          | 879                              | 59,1                                  | 40,9   |
| 1838            | 517                        | 153.456                         | 451                        | 136.636                         | 968                              | 52,9                                  | 47,1   |
| 1839            | 535                        | 187.920                         | 573                        | 162.119                         | 1.108                            | 53,7                                  | 46,3   |
| 1840            | 545                        | 279.737                         | 661                        | 187.486                         | 1.206                            | 59,9                                  | 40,1   |
| 1841            | 230                        | 90.826                          | 832                        | 88.310                          | 1.062                            | 50,7                                  | 49,3   |
| 1842            | 309                        | 165.470                         | 411                        | 162.824                         | 720                              | 50,4                                  | 49,6   |
| 1843            | 327                        | 165.531                         | 772                        | 408.215                         | 1.099                            | 28,9                                  | 71,1   |
| 1844            | 509                        | 227.039                         | 875                        | 458.722                         | 1.384                            | 33,1                                  | 66,9   |
| 1845            | 404                        | 234.775                         | 832                        | 410.302                         | 1.236                            | 36,4                                  | 63,9   |
| 1846            | 544                        | 298.353                         | 911                        | 444.345                         | 1.455                            | 40,2                                  | 59,8   |
| 1847            | 562                        | 332.976                         | 1553                       | 873.653                         | 2.115                            | 27,6                                  | 72,4   |
| 1848            | 237                        | 171.555                         | 726                        | 430.024                         | 963                              | 28,5                                  | 71,5   |
| <b>În total</b> | <b>5.150</b>               | <b>2.431.201</b>                | <b>9045</b>                | <b>3.848.135</b>                | <b>14.195</b>                    | -                                     | -      |

<sup>33</sup> *Военно-статистическое обозрение Княжества Молдавии. Часть II, СПб., 1853, p. 142. Manuscrisul lucrării a fost depistat în Arhiva Istorică Militară de Stat din Rusia (AIMSR), F. 438, d. 650, f. 179.*

\* *Chilă* – măsură de capacitate pentru cereale, de origine turcească, folosită până la jumătatea secolului al XIX-lea, de importanță variabilă după regiuni, capacitatea ei diferind atât în timp, cât și în spațiu, având mărimi diferite atât de la o regiune la alta, cât și de la an la an. Variația ei depindea nu doar de diverse tradiții locale, ci și de greutatea boabelor cerealelor. Astfel, chila de Brăila avea la 1818 circa 240 de ocale, la 1819 – 242 de ocale, iar în 1832 ea a fost fixată la 400 ocale. Chila de 400 de ocale era egală cu 679,268 litri. La Galați chila era de 240 de ocale, care în reprezentare hectolitică avea 430,08 l. Pe la mijlocul secolului al XIX-lea, străinii care treceau prin Principatele Române considerau că raportul dintre chila de Galați și aceea (mare) de Brăila (de 352 ocale) era de trei la două. Deseori chila era folosită aleatoriu atât ca măsură de capacitate, cât și de greutate, fapt ce îngreunează și mai mult careva calcule pe perioade îndelungate (Despre varietatea chilei a se vedea mai detaliat: Nicolae Stoicescu, *Cum măsurau strămoșii. Metrologia medievală pe teritoriul României*, București, 1971, pp. 205-221). În transpunere în unitățile de măsură rusești, o chilă constituia 2 ½ cetverturi (1 cetvert = 2,0991 hl). Conform raportului Dumei orașenești din 8 iunie 1834, adresat guvernatorului civil al Basarabiei P. I. Averin, cea mai răspândită era chila egală cu 2 cetverturi. O chilă de porumb era egală cu 1,3 cetverturi (ANRM, F. 43, inv. 1, d. 30, f. 32).

|      |      |      |      |      |       |   |   |
|------|------|------|------|------|-------|---|---|
| În % | 36,3 | 38,7 | 63,7 | 61,3 | 100,0 | - | - |
|------|------|------|------|------|-------|---|---|

O problemă intens discutată, în contextul concurenței crescânde a porturilor dunărene, devenise cea privind îmbunătățirea căilor de comunicație. În această ordine de idei, menționăm că în raportul „Observații privind comerțul cu cereale din portul Odessa” pentru anul 1837 se menționa: „comerțul Principatelor, iar cu timpul și al Austriei, va dăuna destul de mult Odessei, asta în mare parte din cauza propriei noastre politici”<sup>34</sup>. Burghezia comercială din Odessa cerea și ea măsuri mult mai categorice pentru blocarea fluxului mărfar Dunăre – Marea Neagră. Ca urmare, deja în 1838 președintele Consiliului de Stat K. Toli scria ministrului de Finanțe E. F. Kankrin: „comerțul Principatelor de după ultimul război (1828–1829, n.n.) a căpătat o așa înviorare, încât naște temeri că competiția va aduce daune Odessei și regiunilor sudice în general, mai ales în ceea ce privește cerealele”<sup>35</sup>. La rândul său, E. F. Kankrin a elaborat un raport solid, denumit „Despre starea actuală a comerțului Moldovei și Valahiei și influența acestuia asupra comerțului Imperiului Rus de la Marea Neagră”, datat 15 aprilie 1838, în care se propunea îmbunătățirea de urgență a căilor de comunicație ce legau guberniile interne cu orașul port Odessa, fie prin construcția căilor ferate sau a șoselelor, fie prin alte măsuri. După ce studiază acest raport, Nicolai I insistă asupra construcției căilor ferate, dar rezoluția sa conținea și o întrebare: „De unde urma a fi începută construcția acesteia?”<sup>36</sup>. Aflând poziția împăratului, Kankrin sugerează prin depeșa din 22 aprilie 1838 că prioritară ar fi repararea căilor de acces spre drumul Lipoveț – Odessa, care, potrivit afirmației sale, era principalul drum pentru transportarea cerealelor din guberniile interne spre docurile acestui oraș port, opinând că construirea căii ferate este o chestiune de perspectivă. Dar împăratul Nikolai I a scris pe depeșă cu creionul: „N-ar fi mai benefică construirea căii ferate din Kremenciug în Odessa?”<sup>37</sup>. Cu alte cuvinte, chiar dacă autoritățile imperiale conștientizau pe deplin necesitatea luării unor măsuri privind îmbunătățirea căilor de comunicație, nu exista încă o poziție unanim acceptată privind direcția în care urmau a se concentra investițiile. Sub influența poziției favorabile a împăratului în privința variantei ce viza construcția căii ferate, și administrația regională a Basarabiei înaintează propunerea de a fi construită calea ferată ce ar fi unit provincia cu Odessa prin localitatea Maiaki<sup>38</sup>. Totuși, în lipsa unui

<sup>34</sup> М.П. Мунтян, *Экономическое развитие дореформенной Бессарабии*. – În: Ученые записки Кишиневского университета, Кишинев, 1971, т. 117 (ист.), с. 283.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> AISR, F. 560, inv. 12, d. 59, f. 117-121.

<sup>37</sup> AISR, F. 560, inv. 12, d. 59, f. 122-122 verso.

<sup>38</sup> *Исторический обзор пятидесятилетней деятельности Императорского Общества Сельского Хозяйства Южной России с 1828 по 1878 гг.*, Одесса, 1878 г., с. 46.

consens, realizarea planurilor privitoare la construcția căilor ferate în regiunile sudice ale Imperiului Rus nu avea să se materializeze în anii ce au urmat. În anul 1844, guvernatorul militar al Novorosiei și Basarabiei, M. S. Voronțov, atrăgea din nou atenția guvernului rus asupra necesității „de a fi luate cele mai ferme măsuri pentru contracararea consecințelor nefaste pentru comerțul nostru provocate de concurența porturilor dunărene”<sup>39</sup>. În acest sens, el propunea construirea liniilor de cale ferată Odesa – Parcani și Odesa – Olviopol, afirmând că de reușita construcției acestora depindea viitorul comerțului regiunilor sudice ale Rusiei<sup>40</sup>. Neprimind susținere în cercurile guvernamentale, el intervine personal, în anul 1850, pe lângă împăratul rus Nicolai I cu această inițiativă. Ca urmare, în anul 1852 inginerul englez Vinielson a fost împuternicit să analizeze acest proiect, dar abia la 3 decembrie 1865 primul segment de 222,52 verste al căii ferate odessite va fi dat în exploatare, legând orașul port Odessa și docul carantinei portuare cu orașul Balta, având și o ramificație de la localitatea Razdelinaia spre Cuciurgan<sup>41</sup>.

Pe lângă chestiunile legate de istoricul construirii acestei căi ferate, ținem însă să menționăm că raportul lui Kankrin din 15 aprilie 1838 conține date concrete despre evoluția comerțului Principatelor Române prin porturile Galați și Brăila, aprecieri și constatări ce reflectă monitorizarea atentă a acestuia, dar și date factologice relevante pentru cercetătorii ce studiază problemele legate de dezvoltarea acestor două porturi în anii ‘30 ai secolului al XIX-lea. Din aceste considerente, am socotit necesară reproducerea deplină a acestui raport, inclusiv în variantă tradusă, pentru facilitarea penetrării acestuia în circuitul științific nu doar din Republica Moldova, ci și din România. Vom sublinia în context că la alarma trasă de E. F. Kankrin împăratul ține parcă să se îndreptățească, afirmând că nu a existat posibilitate de a stingeri creșterea pe care a cunoscut-o navigația comercială a Principatelor.

---

<sup>39</sup> А. Скальковский, *Биографы одесской железной дороги*. – În: Труды Одесского статистического комитета, Одесса, 1865, с. 293.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 296.

<sup>41</sup> И.Ф. Федоров, *Столетие Одессы*, Одесса, 1894, с. 49-50.

**Анехă documentară****М.Ф.****Канцелярія****О нынешнемъ положеніи торговли Молдавіи и Валахіи и вліяніи оной на  
Россійскую Черноморскую торговлю****С. Петербургъ****15 апреля 1838**

Заботливость о доставленіи мануфактурной нашей промышленности обширнѣйшаго сбыта обратила вниманіе Министра Финансовъ на усилившуюся въ послѣднее время торговлю Молдавіи и Валахіи. Имея въ виду отправленіе въ Смирну и нѣкоторыя другія мѣста Азіи русскихъ фабричныхъ издѣліи, съ пособіемъ отъ казны, онъ старался собрать подъ рукою подробныя свѣденія, какъ о настоящемъ положеніи промышленности и ходѣ торговли въ Княжествахъ, такъ и о видахъ на будущее время; для соображенія объ удобствѣ послать также туда партію нашихъ товаровъ, на одинаковыхъ съ первыми основаніи. Полученныя по сему предмету въ Министерствѣ Финансовъ свѣденія удостовѣрили, что хлѣбопашество и торговля Княжествъ до послѣдней Турецкой войны находилась въ весьма жалкомъ положеніи. Турецкое Правительство, для обѣзпеченія дешеваго продовольствія своей столицы, заставляло тамошнихъ жителей продавать большую часть земледѣльческихъ произведеніи по устанавливаемымъ, почти произвольно в Константинополѣ, весьма низкимъ цѣнамъ, воспрещая при томъ вывозъ въ другія мѣста самого избытка. Необходимымъ послѣдствіемъ такового стѣсненія была малозначительность судоходства по Дунаю и, сверхъ того, неустройство края вообще не благопріятствовало хлѣбопашеству и торговлѣ; произведенія перваго были низкаго качества и разнаго рода хлѣбъ обыкновенно былъ смѣшаевымъ вмѣстѣ, потому, что цѣны указыныя назначались всегда одинаковыя, не взирая на доброту. Но со времени Адрианопольскаго мира и со введенія новаго въ томъ краѣ устройства, въ продолженіи послѣдняго занятія таго нашими войсками, обѣ промышленности оживились, и освобожденныя, новымъ образованіемъ Княжествъ, отъ прежняго угнѣтенія, начали быстро развиваться.

Хлѣбопашцы, имѣя возможность сбывать свои произведенія по вольнымъ цѣнамъ, скоро узнали выгоду отъ улучшенія качества хлѣба и

ревностно принялись за усовершенствованіе земныхъ плодовъ. Для сей цѣли въ Валахіи составилось уже новое экономическое общество. Нѣтъ сомнѣнія, что со временемъ хлѣбопашество сдѣлаеть еще большіе успѣхи, но и теперь уже доходы съ помѣщичьихъ имѣній, какъ увѣряють, болѣе нежели устроились. Между тѣмъ, тамошнія цѣны, будучи, в сравненіи съ прежними, весьма выгодны для производителей, все еще гораздо ниже существующихъ обыкновенно въ нашихъ Черноморскихъ портахъ, что и обратило вниманіе Европейской торговли на сію точку и привлекло туда множество иностранныхъ купцовъ, основавшихъ въ Галацахъ и Браиловѣ торговые дома с достаточными капиталами. Отправленіе отсюда въ порты Средиземнаго моря разнаго хлѣба, сала, шерсти, кожъ, льнянаго семени и некоторыхъ другихъ естественныхъ произведеній того края, щедро одореннаго природою, ежегодно увеличивается, Австрійское же паровое судоходство, облегчая и ускоряя привозъ нѣкоторыхъ товаровъ, особенно же купеческой переписки и пересылки денегъ, сопряженныхъ прежде съ большими затрудненіями, весьма способствуетъ къ оживленію и постепенному развитію сей торговли.

Въ 1836 году къ Галацкому порту прибыло 385 судовъ, 9 націй, на коихъ привезено товаровъ на 14<sup>тв</sup> милліоновъ, а отправлено слишкомъ на 3 милліона рублей; въ 1837 году прибыло уже 623 судно, подъ 13<sup>ю</sup> различными флагами, съ товарами на 3 милліона, отправлено хлѣба и другихъ туземныхъ произведеній почти на 6 милліоновъ рублей. Наличныхъ денегъ привезено въ 1836 году 1.690.000 рублей а въ 1837 году 2.438.600 рублей. В Галацахъ въ концѣ минувшаго года было уже 13 торговыхъ домовъ съ капиталами слишкомъ въ 3.500.000 рублей; о Браиловскомъ портѣ не имѣется столь подробныхъ свѣденій, но по донесеніямъ брандвахты Сулинскаго гирла Дуная, въ теченіи прошлагодней навигаціи чрезъ оное прошло всего 849 мореходныхъ судна, назначенныхъ въ оба порта Княжествъ, изъ коихъ 99<sup>тв</sup> съ грузомъ а 843 съ баластомъ. Въ то же время въ наши Дунайскіе порты вошло токмо 289 кораблей. Всѣ сіи свѣденія впрочемъ не могутъ признаваться положительными, почему и присоковупляется здѣсь показаніе о количествахъ отпущенныхъ изъ Княжествъ главнейшихъ произведеніи, соотвѣтствующихъ статьямъ отвозной Одесской торговли.

| <b>В 1836 вывезено</b> | <b>изъ Галаць</b> | <b>изъ Браилова</b> |
|------------------------|-------------------|---------------------|
| Пшеницы                | 130.000 четв      | 192.000 четв        |
| Разнаго другого хлѣба  | 54.000 четв       | 66.000 четв         |
| Сала скотскаго         | 22.500 пуд        | 192.308 пуд         |
| Шерсти овечей          | 45.000 пуд        | 115.385 пуд         |
| Льнянаго семени        | 14.453 пуд        | 7.700 пуд.          |

|                       |              |            |
|-----------------------|--------------|------------|
| Кожъ                  | 2.000 паръ   | 5.000 паръ |
| <b>Въ 1837 году</b>   |              |            |
| Пшеницы               | 266.000 четв | неизвѣстно |
| Разнаго другого хлѣба | 181.000 четв | _____      |
| Сала скотскаго        | неизвѣстно   | _____      |
| Шерсти овечей         | 6.374 пудъ   | _____      |
| Льянаго семени        | 9.224 пуд    | _____      |
| Кожъ                  | 711 паръ     | _____      |

Изъ вышисказанного можно заключить, что порты сіи угрожаютъ полнымъ соперничествомъ нашей Черноморской торговлѣ, особенно же Одесской, съ которою тѣсно связано благосостояніе большей части Новороссійскаго края и смежныхъ съ онымъ западныхъ Губерніи.

Хотя Одесскій портъ еще пользуется нѣкоторыми существенными преимуществами передъ Галацами, а именно: удобнейшемъ плаваніемъ къ тому, значительнѣйшими капиталами, лучшимъ качествомъ отвозныхъ товаровъ, но со временемъ Галацы и Браиловы могутъ сравниться во всемъ съ Одессою, кромѣ одного удобства – судоходства, которое всегда будетъ нѣсколько затруднительно вверхъ по Дунаю. Въ то время сей послѣдней трудно будетъ состязаться съ Княжескими портами, особенно при существующемъ нынѣ неудобствѣ въ доставкѣ хлѣба изъ внутреннихъ мѣстъ въ самый городъ.

Доставка сія производится почти исключительно на волахъ, по разнымъ такъ-называемымъ чумацкимъ дорогамъ, оставляемыхъ нынѣ въ естественномъ видѣ, безъ всякаго исправленія. Въ хорошую и сухую погоду, они весьма удобны для воловыхъ подводъ, сохраняя копыта и доставляя возможность содержать скотъ на подножномъ корму, безъ большихъ издержекъ, но при мокрой погодѣ тучный грунтъ въ нѣсколько часовъ дѣлается непроходимымъ болотомъ, транспорты должны остановиться на мѣстѣ, и часто по нѣсколькимъ дней и даже недѣль, ожидать благопріятнѣйшаго времени. Весною и осенью когда подвозъ хлѣба всего нужнѣе въ Одессѣ и когда крестьянъ, по неимѣнію полевыхъ работъ, всего бы удобнѣе заняться доставкою, затрудненія увеличиваются отъ обыкновенныхъ въ это время ненастій и вьюге, а равно и отъ замерзаній глубокихъ колеи, портящихъ телеги и самихъ воловъ, которыхъ множество такимъ образомъ пропадаетъ. Нерѣдко бѣдныя извошки бываютъ вынуждаемы, для спасенія своего скота отъ неминуемой гибели, оставлять цѣлые транспорты хлѣба

среди степей, съ крайнимъ убыткомъ для нихъ самихъ и подрядившихъ ихъ купцовъ. Сии обстоятельства возвышаютъ цѣну провоза почти до половины стоимости самого товара и доставляютъ немалое преимущество Княжествамъ, гдѣ разстояніе гораздо меньше и гдѣ протекающей во всю длину Валахїи Дунай, съ впадающими въ оной отчасти судоходными рѣками, весьма облегчаютъ доставку сельскихъ произведеній къ портамъ. Нѣтъ сомнѣнія, что тамошнее Правительство, подстрекаемое иностранцами, при продолженіи нынѣшнихъ столь благопрїятныхъ обстоятельствъ, обратятъ внимание на улучшеніе своихъ дорогъ какъ на первую потребность не только торговли но вообще благоустроеннаго Государства.

У насъ же, какъ извѣстно изъ переписки Министерства Финансовъ съ Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія и Новороссійскимъ Генераль-Губернаторомъ, кромѣ предположенія о будущихъ шоссе для соединенія пунктовъ, важныхъ болѣе въ военномъ нежели въ торговомъ отношеніи еще ничего не сдѣлано къ улучшенію сей части, въ чемъ однако по вышеизложеннымъ уваженіямъ настоятъ неотлагательная надобность.

Заключеніе. По соображеніи всего вышеписаннаго открывается:

1) Что въ Княжествахъ возникаетъ опасное для Черноморскихъ портовъ, а особенно для Одессы, торговое соперничество.

2) Что значительнаго сбыта Россійскихъ мануфактурныхъ издѣлій въ тѣхъ мѣстахъ нельзя ожидать, ибо, по свойству торговыхъ дѣлъ, жителямъ Княжествъ удобнѣе получать ихъ тѣми путями по коимъ сбываютъ они свои собственныя произведенія, то есть изъ Австріи и изъ за моря.

3) Что по существующимъ трактатамъ невозможно затруднять судоходства по Дунаю и хотя на Сулинскомъ гирлѣ, при карантинѣ, мало по малу заводится родъ складочнаго мѣста, и главное тамошнее Начальство старается поощрять доставленіе произведеній Княжествъ въ Одессу на мелкихъ судахъ, по удобности дальнѣйшаго отправленія оныхъ изъ сего порта, однако все сіе мало вознаградитъ существенный уронъ отъ соперничества Молдавіи и Валахїи, тѣмъ болѣе что Измаиль, по невыгодному мѣстоположенію своему относительно сплава, не можетъ почестся удобнымъ торговымъ пунктомъ.

По симъ причинамъ, на первый случай представляется важнейшимъ предметомъ облегченія подвоза къ Одесскому порту посредствомъ желѣзныхъ дорогъ шоссе или другихъ мѣръ.

Министръ Финансовъ вошелъ по сему предмету въ переписку съ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Новороссійскимъ Генераль-Губернаторомъ, и дѣло остановилось на мнѣніи сего послѣдняго, чтобы на передъ улучшить обыкновенныя транспортныя дороги, главнейшее

устраненіємъ разныхъ нынѣ существующихъ препятствій, на что и не требуется весьма значительной суммы. Министръ Финансовъ отозвался Графу Воронцову о готовности своей содѣйствовать сему важному предположенію и просилъ дать оному надлежащій ходъ, для скорейшаго приведенія къ оканчанію, что по краткости времени имъ не могло еще быть исполнено.

Что же касается до отправленія партіи Русскихъ товаровъ въ Княжества, то, по вышеописаннымъ причинамъ, нельзя ожидать въ дѣлѣ сему успеха, тѣмъ паче, что тѣ мѣста весьма отдалены отъ промышленныхъ нашихъ Губерній. Между тѣмъ Министръ Финансовъ не оставилъ обратить вниманіе Россійскаго купечества на торговлю съ Княжествами, посредствомъ *Коммерческой газеты*, при чемъ особенно будетъ указано на то обстоятельство, что, по полученнымъ свѣдѣніямъ, издѣлія Русскихъ мануфактуръ лучше другихъ туда доставляемыхъ.

По важности сего предмета Министръ Финансовъ счелъ долгомъ довести обо всемъ вышеизложенномъ до Высочайшаго свѣденія Вашего Императорскаго Величества.

#### **Подписаль Генераль отъ инфантеріи Графъ Канкринъ**

На подлинной Собственною Его Императорскаго Величества рукою написано карандашемъ: „Я вполне раздѣляю ваше мнѣніе; но сему препятствовать не было возможности; впрочемъ кромѣ для паракодовъ, плаваніе вверхъ по Дунаю крайне трудно.

Полагаю, что устройство желѣзной дороги будетъ и легче и полезнѣе всего; надо опредѣлиться только откуда се начать”.

#### **Arhiva Istorică de Stat a Rusiei, F. 560, inv. 12, d. 59, ff. 116-121.**

**P.S.** Tehnica transcrierii documentului. Documentul se publică în limba originalului – rusă. La transcriere au fost păstrate particularitățile limbii documentului, nealterându-se modul de exprimare. De aceea, documentul este redat întocmai cum a fost scris, fără a interveni sau a corecta evidentele greșeli. Conținutul este publicat integral, fără prescurtări. În interesul unei cât mai exacte transcrieri s-au menținut particularitățile ortografice și de punctuație specifice secolului al XIX-lea. Unele denumiri (cuvinte) scrise în text cu minuscule sunt redată cu majuscule, și invers. La sfârșitul documentului se dau datele arhivistice care ar putea facilita persoanele interesate (îndeosebi cercetătorii științifici și studenții) în studierea variantei originale sau a altor documente legate de tematica respectivă.

*Anexă*  
**M.F.**  
**Cancelaria**

**DESPRE SITUAȚIA ACTUALĂ A COMERȚULUI MOLDOVEI ȘI  
VALAHIEI ȘI INFLUENȚA LUI ASUPRA COMERȚULUI RUSIEI PRIN  
MAREA NEAGRĂ**

**Sankt Petersburg**  
**15 aprilie 1838**

Grija în asigurarea unei piețe largi pentru industria noastră manufacturieră a atras atenția ministrului de Finanțe la intensificarea, în ultimul timp, a comerțului Moldovei și Valahiei. Reieșind din considerentul că exportul în Smirna și în alte localități ale Asiei a articolelor de fabrică rusești se face cu facilități din partea statului, el s-a străduit să adune în permanență informații detaliate atât cu referire la situația actuală a industriei și la desfășurarea comerțului în Principate, cât și despre planurile pe viitor. Iar pentru a judeca despre perspectiva acestui comerț, considera că urmează a fi trimisă o partidă de mărfuri de-ale noastre, în baza principiilor similare comerțului asiatic. Datele primite de la Ministerul de Finanțe pe acest subiect confirmă că, până la ultimul război cu Turcia, agricultura și comerțul Principatelor se aflau într-o situație destul de precară. Guvernul turc, întru a asigura capitala cu produse alimentare ieftine, îi impunea pe locuitorii de acolo să-și comercializeze o mare parte dintre produsele agricole la prețuri destul de mici, ce se stabileau practic arbitrar la Constantinopol, interzicând, totodată, exportul surplusului în alte localități. Aceste constrângeri au avut ca rezultat navigația neînsemnată pe Dunăre; în plus slaba organizare a acestor teritorii, în general, nu asigura condiții prielnice agriculturii și comerțului; produsele agricole erau de o calitate inferioară, iar diferite soiuri de cereale erau, de regulă, amestecate, din cauza că prețurile erau întotdeauna stabilite la fel, indiferent de calitate. Dar, după Pacea de la Adrianopol și introducerea în Principate a unei noi organizări, în urma ultimei ocupații a acestora de către armatele noastre, ambele ramuri economice s-au înviorat și, fiind eliberate prin noua organizare a Principatelor de asupra cea anterioară, au început să se dezvolte rapid.

Agricultorii, având posibilitatea să-și comercializeze produsele la prețuri libere, în scurt timp au conștientizat avantajul îmbunătățirii calității cerealelor și s-au apucat cu sârguință să amelioreze culturile agricole. În acest scop în Valahia deja s-a constituit o nouă societate economică. Fără îndoială, agricultura cu timpul va înregistra succese și mai mari, însă și acum veniturile de pe seama proprietăților

moșierești, după cum se afirmă, au crescut peste măsura așteptărilor. În același timp, prețurile de acolo fiind, în comparație cu cele anterioare, mai avantajoase pentru producători, sunt încă mult mai mici decât cele stabilite în porturile noastre de la Marea Neagră, fapt ce a atras atenția comerțului european la aceste țări, ca urmare un număr mare de negustori străini au întemeiat în Galați și Brăila case comerciale cu suficiente capitaluri. Volumul exportului în porturile Mării Mediteraneene al diverselor sorturi de cereale, seu, lână, piei, semințe de in și alte produse agricole ale aceluși ținut, înzestrat din belșug de natură, se mărește anual. Pe de altă parte, navigația vapoarelor austriece, facilitând și accelerând importul unor mărfuri, în special a corespondenței negustorilor și transferurilor bănești, care implica anterior mari dificultăți, contribuie mult la înviorarea și dezvoltarea treptată a comerțului.

În 1836 în portul Galați au acostat 385 de vase sub pavilionul a nouă națiuni, importul de mărfuri atingând valoarea de 14 milioane, iar exportul – de peste 3 milioane ruble; în 1837 au acostat deja 623 de vase, sub 13 pavilioane diferite, cu mărfuri în valoare de 3 milioane, iar exportul cerealelor și altor mărfuri indigene s-a ridicat la aproximativ 6 milioane ruble. În anul 1836 au fost aduși bani în numerar în sumă de 1.690.000 ruble, iar în 1837 – 2.438.600 ruble. La Galați la sfârșitul anului trecut erau deja 13 case comerciale cu un capital ce depășea 3.500.000 ruble; despre portul Brăila nu dispunem de date atât de amănunțite, dar, judecând după rapoartele postului pază dunărean de la Sulina, în decursul navigației anului trecut prin acest post au trecut în total 849 de vase maritime, având ca destinație ambele porturi ale Principatelor, dintre care 99 cu încărcătură, iar 843 cu balast. În același timp în porturile noastre dunărene au intrat doar 289 de vase. Toate aceste informații nu pot fi totuși considerate pozitive. Din acest motiv se anexează aici și date despre volumul principalelor produse exportate din Principate, ce corespund articolelor comerțului de export din Odesa.

| <b>În anul 1836 au fost exportate</b> | <b>din Galați</b>  | <b>din Brăila</b>  |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Grâu                                  | 130.000 cetverturi | 192.000 cetverturi |
| Alte soiuri de cereale                | 54.000 cetverturi  | 66.000 cetverturi  |
| Seu de vită                           | 22.500 puduri      | 192.308 puduri     |
| Lână de oaie                          | 45.000 puduri      | 115.385 puduri     |
| Semințe de in                         | 14.453 puduri      | 7.700 puduri       |
| Piei                                  | 2.000 perechi      | 5.000 perechi      |

| <b>În anul 1837</b>    |                    |                |
|------------------------|--------------------|----------------|
| Grâu                   | 266.000 cetverturi | nu se cunoaște |
| Alte soiuri de cereale | 181.000 cetverturi | —————          |
| Seu de vită            | nu se cunoaște     | —————          |
| Lână de oaie           | 6.374 puduri       | —————          |
| Semințe de în          | 9.224 puduri       | —————          |
| Piei                   | 711 perechi        | —————          |

Din cele relatate mai sus se poate de concluziona că aceste porturi amenință cu concurență deplină comerțul nostru de la Marea Neagră, în special al Odesei, de care este strâns legată bunăstarea unei mari părți a ținutului Novorosiei și guberniilor apusene limitrofe.

Deși portul Odessa beneficiază de unele privilegii esențiale comparativ cu portul Galați, mai exact: acces naval mai convenabil, un număr mai mare de capitaluri, calitatea mai bună a produselor de export, cu timpul porturile Galați și Brăila se pot egala în toate cu portul Odessa, cu excepția comodității navigației, care va fi întotdeauna mai dificilă în sus pe Dunăre. În același timp, ultimului îi va fi destul de greu să concureze cu porturile Principatelor, în special din cauza greutateților existente acum în livrarea cerealelor din guberniile interne în acest oraș.

Livrarea mărfurilor se efectuează aproape exclusiv cu boii, pe așa-numitele drumuri ale cărașilor, delăsate acum în forma lor naturală, fără nicio reparație. Pe timp bun și uscat ele sunt destul de comode pentru carele trase de boi, păstrându-le copitele și permițând întreținerea animalelor din pășunat, fără cheltuieli mari, dar pe timp umed solul gras devine în câteva ore o mlaștină de netrecut, transporturile sunt nevoite să se oprească în loc și deseori câteva zile sau chiar săptămâni să aștepte timpul favorabil. Primăvara și toamna când livrările de cereale sunt necesare cel mai mult în Odessa și când țăranii nu sunt încadrați activ în lucrări agricole, lor le-ar fi cel mai convenabil să se ocupe cu livrarea. Iarna greutatețile cresc și din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile: viscolește, drumul îngheață, ceea ce strică carele și traumatizează boii, mulți dintre care se pierd în acest mod. Nu rareori bieții cărași pentru a-și salva vitele de pierire inevitabilă, sunt nevoiți să părăsească transporturi întregi de cereale în mijlocul stepei, cu mari pagube pentru ei și negustorii care i-au năimit. Aceste împrejurări provoacă creșterea prețurilor de livrare practic la jumătate din costul mărfii propriu-zise și generează avantaje considerabile Principatelor, unde distanța este mult mai mică și Dunărea ce traversează Valahia în toată lungimea sa, cu afluenții săi parțial navigabili, ușurează destul de mult livrarea produselor agricole către aceste porturi. Fără îndoială, guvernul de acolo, provocat de străini, în condițiile menținerii circumstanțelor

favorabile de acum, va atrage atenția asupra îmbunătățirii drumurilor, ca necesitate primară nu doar pentru comerț, dar în general pentru bunăstarea statului.

La noi, după cum se cunoaște din corespondența Ministerului de Finanțe cu Administrația Generală a Căilor de Comunicație și cu guvernatorul general al Novorosiei, cu excepția propunerilor referitoare la construirea viitoarelor șosele ce ar lega aceste puncte, importante mai mult în plan militar decât comercial, nu s-a făcut nimic în acest sens, deși, în baza celor expuse mai sus, se resimte o necesitate stringentă.

Concluzie. Din cele expuse mai sus conchidem:

1) În persoana Principatelor se naște un concurent comercial periculos pentru porturile de la Marea Neagră, în special pentru portul Odessa.

2) Exportul în cantități mari al articolelor de manufactură ruse în acele locuri nu este unul de perspectivă, deoarece, datorită specificului afacerilor comerciale, locuitorilor Principatelor le este mult mai convenabil să le primească prin căile prin care-și exportă propriile produse, adică din Austria sau de peste mare.

3) În baza tratatelor existente este imposibil de a crea obstacole navigației pe Dunăre. Însă, deși pe lângă carantina din gârla Sulina, treptat apar un fel de depozite pentru mărfurile de tranzit, iar administrația principală de acolo încearcă să încurajeze livrarea mărfurilor Principatelor în Odessa pe vase mici, în vederea exportului avantajos al acestora din portul indicat, toate măsurile în cauză puțin contribuie la recuperarea pagubelor cauzate de concurența Moldovei și Valahiei. Cu atât mai mult, portul Ismail, din cauza amplasării nefavorabile în privința navigației, nu poate fi considerat un punct comercial convenabil.

Din aceste cauze, se prezintă importantă pentru început facilitarea transportării mărfurilor în portul Odessa prin construcția căilor feroviare, a șoselelor sau altor măsuri.

Ministrul Finanțelor a inițiat o corespondență pe acest subiect cu Directorul general al Căilor de comunicație și cu guvernatorul general al Novorosiei, iar discuția a rămas la opinia acestuia din urmă, precum că pentru început urmează să fie îmbunătățite căile obișnuite de transport, mai importantă fiind înlăturarea diverselor obstacole existente la moment, pentru care lucru nu sunt necesare sume importante de bani. Ministrul de Finanțe s-a arătat dispus să-l susțină în această inițiativă importantă pe contele Voronțov și a solicitat să-i dea inițiativei respective curs corespunzător, pentru finalizarea cât mai grabnică; dar, din cauza timpului limitat, el nu a putut încă să o transpună în viață.

În ceea ce privește expedierea unei partide de mărfuri rusești în Principate, atunci, din cauzele descrise mai sus, nu poate fi anticipat un succes în această inițiativă, cu atât mai mult că acele locuri sunt destul de îndepărtate de guberniile

noastre industriale. Totodată, ministrul de Finanțe nu va ezita să atragă, prin intermediul *Ziarului Comercial*, atenția negustorilor ruși spre comerțul cu Principatele Române, accentuând acea circumstanță că, în baza informațiilor primite, articolele de manufactură rusești sunt de o calitate mai bună decât cele aduse într-acolo din alte părți.

În virtutea importanței subiectului pus în discuție, ministrul de Finanțe a considerat necesar să Vă aducă la cunoștința Majestății Voastre Imperiale toate cele expuse mai sus.

**A semnat generalul de infanterie contele Kankrin**

Pe original cu mâna Majestății Sale Imperiale este scris cu creionul: „Eu împărtășesc pe deplin părerea dumneavoastră, dar nu a existat posibilitatea de a o împiedica; totuși, navigația în sus pe Dunăre, cu excepția doar pentru vapoare, este destul de dificilă.

Consider că construirea căii ferate va fi mai ușoară și mult mai folositoare; urmează doar să ne determinăm de unde să o începem”.