

Библиография и источники.

1. Барон Мейерберг и путешествие его по России. Издано Федором Аделунгом. Перевод с немецкого. СПб., 1827. С.521-572.-
2. Иностранные известия о восстании Степана Разина. Материалы и исследования. Под редакцией А.Г.Манькова. Л., 1975. С.152-181.
3. Die Reisetagebucher Engelbert Kaempfers./Bearbeitet von K.Meier-Lemgo. Wiesbaden: F.Steiner Verlag, 1968.-S.31-37.

История завода Бенке-Журавлева

В 70-х годах XIX в. Самара располагала самой разнообразной промышленностью, которая была в состоянии обеспечивать большинство потребностей крупного губернского города.

Самара являлась одним из центров волжской торговли, здесь имелись пристани и агенства всех крупных волжских пароходных компаний. В Поджабном затоне недалеко от города и на реке Самарке могли зимовать крупные речные суда. Но вот судоремонтного завода или хотя бы простейших мастерских для обслуживания требующих ремонта пароходов в Самаре не существовало.

Проблему судоремонта взялся решить бывший механик Готхард /Готгард/ (Лев) Карлович Бенке путем создания частной механической мастерской. Оборудование для нее было куплено им совместно с неким Руссо в 1873 г. в Черном затоне: там располагались ремонтные мастерские разорившегося в 1872-м году пароходного общества "Нептун".

Так Бенке стал основателем механической мастерской в Самаре, которая с 1876 г. официально считалась механическим заводом "Бенке и К", производившим сельскохозяйственные машины.

Завод расположился на Дворянской улице, в 71-м квартале. Бенке единолично владел предприятием в 1873 - 1882 гг. Завод перебивался случайными заказами, а в 1877 г. и вовсе сгорел дотла, но Александр Иванович Вернер (1) помог ему восстановить предприятие после пожара. Дела пошли неплохо, заказов было много, но долги завода росли. Будучи хорошим механиком, Готхард Карлович не смог, однако, стать удачливым коммерсантом.

Завод "... вследствие издавна чувствовавшейся необходимости въ учрежденіи подобнаго рода и также вслѣдствіе добросовѣстнаго отношенія къ делу его учредителя, съ первыхъ дней своего существованія успѣль зарекомендовать себя съ лучшей стороны" . (2)

Производство на заводе достигало оборота в 170000 р. в год, на предприятии работало до 180 человек, а стоимость заводского имущества составляла 168000 р.

Бенке было жаль терпеть неудачи из-за своей некомпетентности в коммерческих вопросах и отсутствия крупного капитала, способного поддерживать любые временные финансовые потери завода. Поэтому с 1881 года для укрепления оборотов предприятия он начал организовывать товарищество механи-

ческого завода "Бенке и К", в которое должны были войти крупнейшие самарские купцы.

В следующем году предприятие под названием "Товарищество Самарского земледельческого механического завода, бывшего "Бенке и К" в Самаре" уже начало свою деятельность. Бенке и сам участвовал на паях в товариществе, которое действовало в 1882-1886 гг.

В самарском архиве сохранилось письмо (датированное 24 декабря 1881 г.) директора Департамента торговли и мануфактур министерства финансов самарскому губернатору А.Д. Свербееву с сообщением о том, что "инженеръ-механикъ Готгардъ Бенке, 1 гильдіи купцы Петръ Субботинъ, Константинъ Курлинъ, потомственный почетный гражданинъ Павелъ Журавлевъ, самарскій 1 гильдіи купцы Георгій Курлин, Антонъ Шихобаловъ и Иванъ Санинъ представили въ министерство финансовъ для исходатайствованія утвержденья проектъ устава Товарищества на паях, подъ наименованіемъ "Товарищество Самарскаго земледельскаго механическаго завода, бывшаго Бенке и К въ Самаре" (1).

В товарищество, организованное по Высочайшему разрешению от 18-го октября 1882 г., вошли все авторы проекта устава и самарский купец Федор Гаврилович Углов. Уставной капитал равнялся 300 000 р. (делился на 300 паев по 1 000 р.). Техническая контора завода размещалась в доме крупного самарского купца Константинова на углу Дворянской улицы (совр. Куйбышевская) и Полицейской (совр. Хлебная площадь).

Во главе "Товарищества..." было поставлено Правление, директорами которого стали Бенке, Константин Иванович Курлин и Федор Гаврилович Углов. В Ревизионную комиссию вошли Иван Львович Санин, Георгий Иванович Курлин и Антон Николаевич Шихобалов. Бенке сохранял лидирующие позиции в управлении предприятием, оставаясь директором правления и кассиром "Товарищества..."

Состав купцов, вошедших в товарищество, не случаен. Так, Шихобаловы, самые крупные землевладельцы и хлеботорговцы в Самаре, нуждались в сельскохозяйственных машинах для обработки полей и в механизмах для работы мельниц. Другие товарищи также имели немалый коммерческий интерес к предприятию Бенке.

Войдя в Товарищество, купцы взяли на себя помимо финансирования предприятия еще и поиск выгодных заказов для него. Дела завода быстро пошли на лад, так как его сельскохозяйственные машины считались одними из самых лучших в поволжском регионе (4).

С 1882-1884 гг. стоимость ежегодной продукции возросла на 600 000 р. серебром, а количество рабочих увеличилось до 250 человек. В 1884 г. чистая прибыль составила 47724 р. 40 к.

Для рабочих при заводе 16 января 1884 г. была организована ссудо-сберегательная касса. Директорами правления этой кассы стали Бенке, Веленов и Д. Фадеев. При минимальных вкладах рабочих по 50 р. в первый же год было собрано 3 280 р., которые с процентами за год выросли до 3 900 р. Из процентных сумм рабочим по их прошению выдавались ссуды.

21 сентября 1885 г. в N 180 "Самарской газеты" была опубликована статья "О порядках на механическом заводе бывшем Бенке и К", в которой администрация завода критиковалась за высокие штрафы и чрезмерную эксплуатацию, которым подверглись рабочие, особенно за нарушение собственного заводского времени, отличавшегося от городского на полчаса, и за травмоопасные станки.

Самарский губернатор А.Д. Свербеев распорядился чиновнику особых поручений Кругликову скрупулезно проверить факты, изложенные в статье. В результате появился отчет, в котором Кругликов описывал завод и излагал факты, за которые предприятие подверглось критике, с точки зрения самих рабочих и администрации.

Согласно этому описанию, на заводе работало с учетом сезонов 220 - 300 чел. (включая малолетних рабочих) с 6-8 часов утра. По расписанию с 8 - 8.30 часов полагался завтрак; с 8.30 до 12 часов дня - работа; с 12 до 13.30 часов - обед; с 13.30 до 19.00 - работа. Всего - 11 часов работы (нормальная для России того времени продолжительность рабочего дня). К тому же, по субботам и в праздники завод прекращал работу в 18.00 часов, и продолжительность рабочего дня сокращалась до 10 часов. В воскресенье у рабочих был выходной.

Что касалось штрафов, то их суммы оказались вполне приемлимыми. За опоздание с рабочего бралось 10 - 20 коп. Если опоздание превышало половину рабочего дня, то дневная сумма вычиталась из зарплаты как за прогул. Рабочие, кстати, высказывались одобрительно за такие штрафы - они помогали поддерживать дисциплину. За период с 1882 по 1885 гг. вся сумма штрафов составила всего 192 р., которые, к тому же, тратились на лечение рабочих.

По поводу наносящего травмы строгального станка было проведено целое расследование, доказана его опасность, но одновременно и невозможность изменить его конструкцию с целью повышения безопасности.

Что же касается времени, то действительно, на полчаса вре-

мя заводских часов отличалось от городских, так как управление "Товариществом..." еще в 80-х годах XIX века понимало всю экономическую выгоду так называемого "зимнего" времени, на которое часы переводились осенью, а весной возвращались на "летнее". Этим достигалась значительная экономия на освещении завода, а рабочие заранее предупреждались о смене времени и были согласны с таким решением администрации.

В результате проведенного расследования заводу были сделаны рекомендации по повышению безопасности работы на строгальном станке, факт осуществления которых проверил в этом же году фабричный инспектор Самарской губернии. Одним из совладельцев Товарищества был Павел Михайлович Журавлев. Неплохо зная пароходное дело, он решился выкупить в декабре 1886 года у кредиторов все долги завода "Бенке и К", за что остальные товарищи передали ему свои паи по совладению заводом и вышли из дела.

Павел Михайлович Журавлев родился в 1815-м г.(5), в г. Рыбинске в очень богатой купеческой семье. Переселившись в 1840-х годах в Самару (переезд, скорее всего, был связан с разделом братьями имущества умершего отца), он занялся здесь хлебным бизнесом. Наряду с купцом Аннаевым П.М. Журавлев был одним из крупнейших поставщиков хлеба. В 1875 году Журавлев приобрел паровую машину мощностью 7 лошадиных сил и создал на ее основе паровую мельницу, располагавшуюся на набережной Волги. В 1875 - 1885 гг. Павел Михайлович располагал собственным самоходным флотом, состоявшем из пяти буксирных пароходов и барж для перевозки продуктов хлеботорговли.

Старший брат Павла, Николай Михайлович Журавлев, был одним из богатейших людей своего региона - Среднего и Верхнего Поволжья. Николай Михайлович стал с 1840-х годов владельцем коноводных машин, а в 1850-х годах - пароходовладельцем. В 1865 г. он организовал Никольско-Абакумовский судостроительный завод возле Рыбинска. Предприятие стало одним из самых крупных судостроительных заводов на Волге. Николай Михайлович Журавлев являлся совладельцем "Камско-Волжского пароходства", других акционерных пароходных компаний и собственного пароходства.

Между братьями шло своего рода соревнование: младший старался ни в чем не уступать старшему. Поэтому Павел Михайлович и решился выкупить Товарищество и наладить на нем выпуск буксирных пароходов.

При новом владельце дела завода быстро пошли в гору. Уже

в 1888 г. он освещался электричеством. Журавлевым были сделаны и другие технические усовершенствования предприятия. Число рабочих на нем было увеличено до пятисот человек. У предприятия имелось 64 станка, паровой молот, 2 крана, 3 паровые машины мощностью в 12, 15 и 18 лошадиных сил и прочие механизмы. В "Самарце" за 1888 г. завод бывшего "Бенке и К" показан уже как в первую очередь пароходное и очень крупное предприятие (6).

Завод производил металлические лестницы, зонты для подъездов, балконы, тумбы, фонарные столбы, плиты, краны и земледельческие машины, орудия, паровые мельницы, лесопильные рамы, судовые котлы и даже целиком буксирные пароходы. "Также большое распространение в здешнем крае получили изготавливаемые заводом Товарищества конные молотилки, вследствие их весьма прочной и усовершенствованной конструкции" (7).

Еще в 1884 г. соучредители Товарищества пришли к выводу о выгодности ввиду удачно складывавшейся экономической ситуации постройки и ремонта пароходов. Самым первым заказчиком на строительство парохода на заводе "Бенке и К" стал директор правления "Товарищества..." Федор Гаврилович Углов, купец 1-й гильдии г. Самара, работавший самарским агентом акционерного общества "Дружина" в 1884-1887 гг. Еще в 1877 г. стал пароходоладельцем и сколотил на судоходном бизнесе крупный капитал.

13 мая 1885 г. на набережной Волги возле механического завода бывшего Бенке и К собралось огромное количество народа. Причиной тому послужила церемония освещения первого самарского парохода, который строился по заказу Ф.Г. Углова и имел интересное название: "Первый, построенный в Самаре". Его буксирный пароход стал действительно самым первым судном, построенным на заводе Товарищества в 1885 г.

Среди участников торжества были хозяин завода Павел Михайлович Журавлев, заказчик и хозяин построенного парохода Федор Гаврилович Углов; совладельцы Журавлева, крупнейшие в Самаре предприниматели - купцы Георгий и Константин Иванович Курлины, Григорий Марков, Иван Львович Санин и Антон Николаевич, Емельян Николаевич и Матвей Николаевич Шихобаловы. Почетным гостем являлся городской голова Петр Владимирович Алабин.

Потом были "Второй, построенный в Самаре" пароход и другие. Создавались они для самарских, астраханских, казанских и других волжских купцов.

Был среди построенных пароходов и названный в честь старшего брата Павла Михайловича Журавлева, Николая, "Николай Журавлевъ", и названный в честь его сына Михаила Николаевича Журавлева, владельца после смерти отца Рыбинского судостроительного завода, "Племянникъ Михаилъ".

На заводе Журавлева было сооружено и несколько судов для самарского купца П.В. Лобастова, который был главным совладельцем самарского общества "дачного" пароходства. Предки современных "речных трамваев", пассажирские паровые барказы этого общества плавали между Самарой и Ставрополем (сейчас г. Тольятти), Царевщиной и Барбошиной Поляной (сейчас Поляна им. Фрунзе).

Завод до 1917 г. построил более сорока пароходов (34 буксирных и несколько пассажирских и товаро-пассажирских), превратившись из маленького заводика в один из самых крупных центров судостроения на Волге. Помимо строительства, завод осуществлял и необходимый текущий ремонт пароходов, пострадавших около Самары.

Одним из принципов коммерческой деятельности предприятия было производство большинства пароходов без предварительных заказов на них и эксплуатация этих судов в интересах торгового дома Журавлева до покупки их желавшими предпринимателями. Появившийся в 1880-х годах в Самаре судоремонтный завод Владимирского не смог составить предприятию Журавлева достойной конкуренции - на нем было построено менее 10 судов, к тому же паровые машины для них преимущественно закупались на стороне, а корпуса пароходов нередко строились хозяйственным (кустарным) способом.

С 1887 г. Бенке являлся только техническим руководителем завода до самой своей смерти в 1893 г. Технических руководителей в истории завода Журавлева после Бенке было несколько: Александр Павлович Сорокин, работавший конструктором в 1884 - 1893 гг., и бывший после смерти Бенке техническим руководителем завода в 1893 - 1897 гг. (8). Вслед за ним в 1897-1901 гг. техническим руководителем механического завода Журавлева являлся Иван Иванович Беляев. Он был племянником Федора Сергеевича Беляева, инженера и технического руководителя крупнейшего на Волге судостроительного Сормовского завода.

Торговый дом братьев Ивана, Константина и Владимира Журавлевых, осуществлявший управление заводом в начале XX века, был организован сразу после смерти Павла Михайловича Журавлева, последовавшей 10 августа 1902 г. и существовал до 1918 г. При новых хозяевах завод изготовлял про-

дукцию того же ассортимента. Только в годы первой мировой войны состав продукции изменился, став, в основном, военного характера.

Завод Журавлева, построивший несколько десятков пароходов, имел огромное значение для истории Самары, для становления ее среди волжских городов как одного из центров парохозяйства и речного судостроения. После революции завод торгового дома Журавлевых превратился в Станкозавод и располагается на старом месте - напротив Струковского сада.

Сам Павел Михайлович Журавлев являлся одним из самых крупных представителей купеческой Самары XIX века (9). Коммерции советник, потомственный почетный гражданин г. Самары купец 1-й гильдии, Павел Михайлович Журавлев был гласным городской Думы в 1866-1871 гг.

Он был одним из организатором лечебно-санаторного дела наряду с доктором Постниковым. Одним из коммерческих предприятий Журавлева была дача с кумысным лечением на 10-й версте от Самары по Красноярскому шоссе с тенистым парком, фруктовым садом и оранжереями. Там располагались 10 квартир по 25 руб. в месяц каждая. Курорт функционировал с 1865 г.

Журавлев принимал активное участие в благотворительности, жертвовал значительные суммы денег на строительство церквей в Самаре, в том числе и кафедрального собора. Павел Михайлович долгое время являлся церковным старостой в Александро-Невской церкви. Также он являлся почетным членом "Губернского попечительства детских приютов".

Его дочь, Александра Павловна, вышла замуж за Александра Георгиевича Курлина. Именно в ее честь дом N 169/15 на углу улиц Саратовской (сейчас ул. Фрунзе) и Алексеевской (сейчас ул. Красноармейская) называется горожанами как "особняк Курлиной". Попечитель училища для слепых детей, активно занимавшаяся благотворительностью и просто красивая женщина - такой была дочь Павла Михайловича Журавлева.

Примечания

1. Вернер Александр Иванович, отец известного самарского архитектора Дмитрия Александровича Вернера, (построившего в числе прочих Ново-Троицкий торговый корпус (ныне универмаг "Юность") и особняк А.Ф. фон Вакано).

2. Алабин П.В. Трехвековая годовщина Самары. Самара. 1887. С. 103.

3. ГАСО. Ф. 3. Оп. 98. Д. 28. Л. 2.

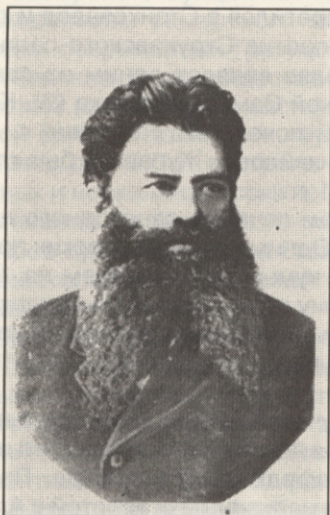
4. Сельско-хозяйственные машины производились из русского сырья, русскими рабочими и за счет русского капитала.

5. Согласно метрической книги Спасо-Преображенского собора г. Рыбинска.

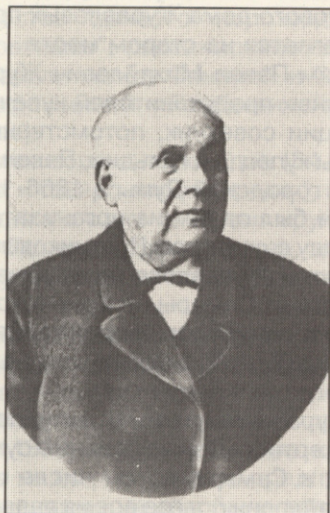
6. Самарец на 1888 г. Самара. 1888. С. 239.

7. Алабин П.В. Трехвековая годовщина Самары. С. 103-104.

8. С 1900 г. он перешел на службу техническим руководителем завода Гильдебранда, расположенного в г. Вольск.



Журавлев



Бенке



Пассажирский пароход П.В. Лобастова