

ВЫВОЗ УРОЖАЯ 1909–1910 гг. ПО САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В самарской историографии хорошо разработанными являются вопросы, связанные с проблемой голода во второй пол. XIX - начале XX вв. Но до сих пор остается малоизвестной и совершенно неисследованной проблема переизбытка продовольствия, существовавшего в нашей губернии на рубеже XIX-XX вв. Явление это было вызвано как развитием производительных сил, так и усовершенствованием сельскохозяйственного производства.

Началом нового этапа аграрного развития Самарской губернии следует считать время окончания первой русской революции, когда, наряду с уже применявшимися химическими удобрениями и ядохимикатами¹ к услугам сельхозпроизводителей были предложены трактора². Уже в 1909 г. в самарских хозяйствах (скорее всего, в частновладельческих экономиях и у состоятельных кулаков) появляются первые трактора, которыми торговали Н.А. Савинов и Международная компания жатвенных машин³.

К 1913 г. относится появление в Самарской губернии американских тракторов марки "Ойль-Пуль" с горизонтально расположенным двухцилиндровым двигателем. Эти трактора, предлагаемые жителям Самарской губернии одесской "Кампанией Румели", согласно рекламному объявлению, "пашут, сеют, жнут, молотят, боронят, качают воду и производят всевозможные сельскохозяйственные работы, отапливаются керосином, красной и белой нефтью (бензином - С.Ц.). Расходы малы - производительность велика!"⁴. В том же году Американская Международная компания жатвенных машин предложила трактор марки "Интернационал", мощностью 25 и 45 л.с.⁵. По данным Адресно-справочной книги Самары и губернии на 1925 г. в губернии числилось около 300

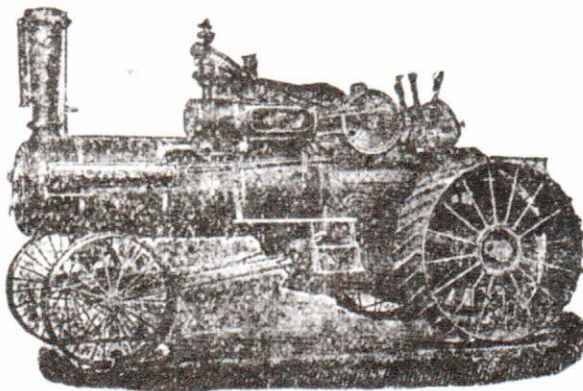
американских тракторов марок "Фордзон" и "Ойль-Пуль", приобретенных, скорее всего, в дореволюционные годы.

Вот как комментировали появление этого новшества в Самарской губернии современники: "Самарская губерния населена преимущественно русскими, малороссами - выходцами с юга России, и немцами-колонистами, тогда как соответствующее значение в Уфимской губернии занимают татары, башкиры, до сих пор еще не утратившие свою беспечность и беззаботность о завтрашнем дне. Кроме того, наличие свободных земель в Самарской губернии гораздо меньше, чем в Уфимской, что без сомнения, заставляет прибегать к более интенсивным способам обработки (почвы - С.Ц.), чтобы на малых площадях добыть больших результатов. Затем, соглашаясь с мнением, высказанным одним из земских работников Уфимского Земства, что магометанское население (составляющее большой процент [населения]) трудно идет к кредитным товариществам вследствие своего исповедания и руководствуясь распространенным толкованием "шариата", запрещающем, якобы, разного рода барышнические операции с деньгами"⁶.

Интенсификация сельского хозяйства не могла не сказаться на росте урожаев, который не заставил себя долго ждать. Вот что писал современник об урожае 1909 года в Самарской губернии: "Урожай отчетного года хорошо отразился на благосостоянии крестьянского населения. Благодаря обильным хлебам крестьяне вполне были обеспечены продовольственными средствами и имели более или менее значительный избыток для продажи. Цены на хлеб стояли удовлетворительные, и, поэтому, выручка от реализации урожая давала крестьянам необходимые им денежные средства для покрытия хозяйственных нужд, различных платежей и недоимок. Кроме того, крестьяне имели очень хороший заработок при уборке хлебов во владельческих имениях, т.к. цены на труд достигли необычайной высоты"⁷. Сборы хлебов действительно достигли фантастических, для Самарской губернии, объемов: рожь озимая - 1054418 пуд., яровая - 57552124 пуда! Пшеница озимая - 2548880, яровая - 131164410 пудов. Всего хлебов было собрано 242164869 пудов!

Огромный урожай, высокие закупочные цены, высокие расценки на сельскохозяйственные работы и широкое применение сельскохозяйственной техники и усовершенствованных орудий труда обеспечили успех уборки

Рекламное изображение первых тракторов Ж.И. Кейса, предлагаемых самарским потребителям фирмой Н.А. Савинова.

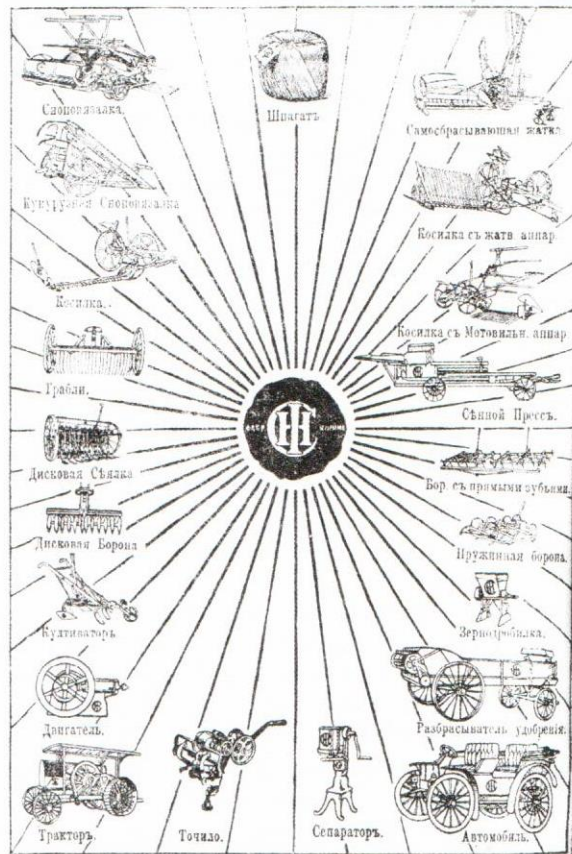


урожая 1909 г. Мелкие и крупные скупщики спешили скупить урожай и скорее продать его по хорошей цене в губернский центр, на столичные и зарубежные рынки. А для этого урожай требовалось поскорее вывезти с полей до ближайшей железнодорожной станции или пристани. Но навигация скоро закончилась и, практически весь этот урожай буквально обрушился на железные дороги губернии⁸. В мгновение ока все станционные и пристанционные складские помещения были до отказа заполнены хлебом, и хлебные грузы пришлось сваливать прямо на землю...

Вот как выглядело это дело в сводках Восточного Порайонного комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам (ВПК). Самаро-Златоустовская железная дорога была рассчитана на вывоз 28265 тыс. пуд. хлебных грузов (в 1908 г. она вывезла 28178 тыс. пуд.). В мае 1909 г. дорога вывезла последние хлебные грузы урожая 1908 г. и стала готовиться к вывозу хлеба нового урожая. Поступивший к вывозу в июне-июле озимый урожай был вывезен с небольшой задержкой (14 вагонов последней очереди 28 июля и 193 вагона на узкоколейной линии [Кротовка - Сергиевск] последней очереди 13 июня). А в августе начался массовый завоз ярового урожая (см. таблицу с данными привоза на станции и отправки хлебных грузов урожаев 1908/09 и 1909/10 гг.).

В результате в сентябре на складах дожидались своей очереди 131 вагон грузов на нормальной и 153 вагона на узкоколейной линиях (очереди 28 и 26 августа соответственно). В октябре задолженность по отправка достигла 4875 вагонов очереди 15 и 6 сентября, а в ноябре переросла все мыслимые пределы: 6643 вагона нормальной (старшая очередь 19 сентября) и 1383 вагона узкоколейной (старшая очередь 30 сентября) колеи (на Ташкентской дороге дожидались своей отправки еще 9054 вагона). Понимая, что отправить такое количество грузов вовремя нереально, администрация Самаро-Златоустовской железной дороги уже в сентябре 1909 г. начинает закрывать станции для приема грузов. Первыми закрылись станции Сургут (с 16 сентября, не принимала грузы 58 дней), Кротовка (с 28 сентября, не принимала грузы 27 дней), Толкай (со 2 октября, не принимала грузы 30 дней), Абдулино (с 3 октября; за 3 мес. принимала грузы 42 дня), Белебей-Аксаково (с 3 октября, не принимала грузы 11 дней), Муханово (с 4 октября, не принимала грузы 16 дней), Аксеново (с 5 октября; работала 63 дня), Давлеканово (с 5 октября, не принимала грузы 20 дней). Кроме того, до конца года, на более или менее продолжительное время закрывались станции: Безенчук, Бугуруслан, Заглядино, Кабаново, Подбельская, Приюто-

Международная Кампанія Жатвенныхъ Машинъ въ Америкѣ



г. Самара. Вознесенская ул., 24. Телефонъ 418.

Сельскохозяйственная техника, предлагаемая самарским сельхозпроизводителем Американской кампаніей жатвенных машин в 1913 г. (на листке сверху вниз слева направо указаны: сноповязалка, кукурузная сноповязалка, косилка, грабли, дисковая сеялка, дисковая борона, культиватор, двигатель, трактор, шпагат, точило, сепаратор, самосбрасывающая жатка, косилка с жатвенным аппаратом, косилка с мотовильным аппаратом, сенной пресс, борона с прямыми зубьями, пружинная борона, зернодробилка, разбрасыватель удобрений, автомобиль).

во, Раевка, Смышляевка, Сарбай, Тургеневка, Тимашево, Филипповка, Чишмы, Шафраново и Юматово. Положение усугублялось текущими путевыми ремонтными работами⁹.

Спасая хлебные товары, Особое совещание Самарского Биржевого комитета обратилось 14 августа 1909 г. к министрам путей сообщения, торговли и промышленности с просьбой о немедленном строительстве при станциях крытых помещений для хранения хлеба. Видимо, длительное хранение товаров подвергало железнодорожных служащих тяжкому искушению, а грузоотправителей - нервному переживанию, так что 11 декабря 1909 г. Самарский

Биржевой комитет потребовал от железной дороги в двухнедельный срок дать разрешение на беспрепятственную выдачу проб с хлебных товаров, хранящихся на станционных складах¹⁰.

На запрос Самарского и Уфимского биржевых комитетов и ВПК Управление дороги указывало, что по техническим условиям Самаро-Златоустовская магистраль использует перегоны для отправки поездов в четном (на восток) и нечетном (на запад) направлениях следующим образом: Челябинск - Златоуст - на 97,8%/86,2%; Златоуст - Кропачево - на 94,1/69,2; Кропачево - Уфа - на 98,1/86,7; Уфа - Раевка - на 95,2/91,6; Раевка - Абдулино - на 94,8/87,7; Абдулино - Похвистнево - на 100,7/84,7; Похвистнево - Кинель - на 101,3/90,7; перегон Кинель - Самара может отправлять 961/1023 поездов в месяц, отправил - 676/594 или - 70,3%/58,1%; Самара - Батраки, может - 1023/1023, отправил - 559/563 или - 54,6%/55%.

Но дело было не только в неподготовленности дороги к такому привозу хлеба. Морские порты, призванные возвращать вагоны для новых грузов, также оказались не готовыми, особенно порт Виндава (табл. 1).

В результате огромная масса хлебной продукции была испорчена, многие хлеботорговцы, не выполнившие хлебопоставок по вине дороги, были разорены и стали заваливать ее Управление судебными исками на взыскание неустоек. Пострадали и крестьяне: урожай 1910 г. никто покупать не хотел. Хлеб продавали очень дешево, или чаще всего просто отвозили назад, домой.

По сообщению представителя Самарского Биржевого комитета (СБК) в 1910/11 гг. следует ожидать еще 54179 вагонов хлебных грузов, в связи с чем необходима постройка на дороге, минимум 1500 саж² складских помещений в Уфе, Абдулино и Бугуруслане. Этот вывод биржевиков обострил отношения между Управлением Самаро-Златоустовской дороги и Самарским биржевым комитетом, сумевшим привлечь на свою сторону и ВПК.

В 1910 г. проблема вагонных очередей и вывоза хлеба продолжала оставаться крайне напряженной, угрожая перейти в разряд хронических. 26 октября 1910 г. состоялось расширенное заседание ВПК с участием главного инженера Совета Н.К. Антошина, товарища министра путей сообщения, профессора Н.Л. Щукина, начальника Самаро-Златоустовской железной дороги, инженера А.А. Черная и его помощника В.Н. Липина, начальника Сызранско-Вяземской железной дороги К.Я. Якубовского, исполняющего обязанности Инспектора судоходства П.П. Васильева, представителей от Министерства внутренних дел, Министерства земледелия и землепользования, Минис-

терства торговли и промышленности, Ташкентской, Пермской и Сибирской железных дорог и др. Самарские биржевики вновь поставили вопрос о строительстве Волжской железнодорожной ветки, но рассмотрение его было отложено под предлогом дороговизны городской земли и необходимости более тщательного рассмотрения проблемы. Зато им удалось одержать полную победу в отношении скорейшей отправки грузов и контроля над сооружением складских станционных и пристанционных сооружений. Указания управления Самаро-Златоустовской железной дороги на то, что многие грузоотправители, особенно члены СБК, заранее арендуют у дороги складские помещения и в ожидании своих грузов длительное время держат их пустыми, было оставлено без последствий, после разрешения им принимать, до прибытия своих, чужие грузы и брать с них арендную плату. Более того, было решено прекратить преследование лиц, накануне страды специально арендуящих (даже за взятки) складские помещения в ожидании наплыва хлебных грузов и взвинчивания арендной платы за хранение. В противовес им, а также в связи с необходимостью расширения многих станций, разрешено было частное пристанционное складское строительство с тем, чтобы предприниматели могли принимать и хранить грузы, а по желанию грузовладельца, за дополнительную плату, своими силами отгружать и разгружать прибывшие для них по железной дороге товары. Это решение было признано удачным и на случай забастовки железнодорожных грузчиков. Железнодорожной дороге было предписано при строительстве складских сооружений руководствоваться мнением биржевых комитетов и ВПК относительно места, размеров и типа помещений для хранения грузов, увеличить число грузчиков и, где необходимо, механизировать погрузочно-разгрузочные операции. На биржевые комитеты была возложена задача заблаговременно выяснять у своих членов приблизительные размеры хлебных закупок и своевременно сообщать эти сведения в Управление дороги для принятия мер по предотвращению подобных кризисов в будущем. Принципиально был решен и вопрос о строительстве в Самаре крупного элеватора¹¹.

Принятые на заседании решения оказались верными и уже в 1912 г. Самаро-Златоустовская железная дорога полностью избавилась от залежей грузов, чему отчасти способствовал голод в Уфимской и недород в Самарской губерниях в 1911 г. Грузоперевозки выросли со 170 млн. пуд. в 1908 г. до 223 млн. пуд. в 1909 г. и 234 млн. в 1910 г.¹².

Начавшееся в это время массовое строительство станционных и пристанционных

складских помещений и широкие формы предпринимательства в этой сфере быстро сбили арендные цены на хранение грузов, полностью обеспечили железнодорожных потребителей местами для хранения товаров (за дорогой осталось только складирование и перегрузка транзитных грузов) и решили проблему дисциплины железнодорожных грузчиков: до февраля 1917 г. мы не знаем ни одного их выступления.

По свидетельству авторов сборника Самарского Биржевого комитета: "За последние годы (перед Первой мировой войной) заметно улучшение в железнодорожном движении. Общие длительные заминки стали реже и Биржевому комитету приходилось обращаться в Восточный порайонный комитет и Управление дороги большей частью по поводу единичных случаев неурядков железнодорожного движения и хозяйства"¹³.

Складские помещения, полуразрушенные или наглухо забитые, до сих пор стоят вдоль Куйбышевской железной дороги как свидетели лучших времен...

Примечания:

¹ Адресно-справочная книга вся Самара и губерния на 1926 г. Самара. 1926. С. 348.

² В 1905 г. поверенный фирмы "Эльворт", некто Линдем обратился в Самарскую Городскую Думу за выделением земли под склад "сельскохозяйственных машин" // ЖСГД № 8 от 6-7 апреля 1905 г. С. 336.

³ "Волжское слово", 1910, 19 марта, 24 июня, 22 ноября и др. объявление о продаже "самоходов" Ж.И. Кейс для "вспашки, корчевки, молотьбы, перевозки тяжестей и прочего" С. 1; "Памятная книжка Самарской губернии на 1911 г.", реклама Международной компании жатвенных машин.

⁴ "Волжское Слово". 1913. 10 (23) марта. № 1649.

⁵ "Волжское Слово". 1913. 10 (23) марта. № 1649; рекламная вставка в Памятной книжке самарской губернии на 1916 г. Самара. 1916. В рекламном проспекте этой фирмы указано: трактор "Интернационал" (плуг-самоход) [мощностью] в 45 и 25 л.с.

⁶ Краткий обзор коммерческой деятельности... за 1911 год. Самара. 1913. С. 29-30.

⁷ Памятная книжка Самарской губернии на 1911 г. Ч. II. Самара. 1910. С. 3.

⁸ В это время на территории Самарской губернии действовали казенные Самаро-Златоустовская с Кротовской узкоколейной линией, и Оренбург-Ташкентская железные дороги, частная Рязанско-Уральская дорога, а также Мелекесский подъездной путь, от которого шло

строительство линии на Бугульму до станции Чимы Самаро-Златоустовской железной дороги.

⁹ Это был не первый случай перебоев с отправкой грузов на дороге. Буквально с первых же дней работы дороги самарские грузоотправители несли чувствительные убытки из-за несвоевременной доставки грузов. Уже в марте 1896 г. Самарский Биржевой комитет обратился в МПС с жалобой на несвоевременную отправку грузов. В январе 1901 г. Биржевой комитет обратился к министрам финансов и путей сообщения с жалобой на то, что 14 июля 1900 г. из-за осложнений на Дальнем Востоке (восстание "боксеров" в Китае - С.Ц.) Самаро-Златоустовская железная дорога сложила с себя ответственность за своевременность доставки грузов и к 1901 г. так и не восстановила нормальное движение. На станциях продолжают лежать миллионы пудов не вывезенных грузов, причем во многих местах товары лежат на шпальных настилах, покрытые снегом. В апреле 1901 г. на ст. Самара все еще находилось до 300 неразгруженных вагонов. Помимо просьб о внеочередной отправке определенных грузов, Биржевой комитет направлял на дорогу своих представителей, совмещавших в своем лице и земские административные должности, которые дополнительным понуканием администрации дороги или ее отдельных служащих, а, порой, и дополнительным привлечением собственных сил, ускоряли решение частных затруднений (ускорение строительства станционных складов и пакгаузов, дополнительное привлечение артелей грузчиков и т.д.). В 1906 г. комитет вновь подал в МПС депешу о залежах грузов очереди 1904 г. и самоуправстве и вымогательствах служащих дороги. Биржевики указывали, что прекращение нормального железнодорожного движения вызвало падение цен на хлеб по селам и кризис в торговле. Не ограничившись одним обращением, комитет командировал для личного доклада перед министром путей сообщения своего уполномоченного - купца I гильдии А.Г. Курлина. Следствием такого отчаянного шага самарских биржевиков стал град проверочных комиссий местного и столичного масштабов, поставивших администрации дороги в вину многочисленные нарушения.

В следующем 1907 г. железнодорожное движение было восстановлено, но прежние годы оставили после себя массу судебных исков, которые затягивались железной дорогой на многие годы // За 20 лет. Юбилейный сборник очерков деятельности Самарского Биржевого комитета и общества с 1893 по 1913 гг. Самара. 1914. С.68-74.

Таблица 1. Вывоз урожая 1908/09 и 1909/10 гг.

месяцы	Урожай 1908/09 гг.		Урожай 1909/10 гг.	
	привоз	отправка	привоз	отправка
Август	2 814	2 814	3 945	3 655
Сентябрь	6 192	6 192	14 285	9 413
Октябрь	4 915	4 915	12 790	8 926
Ноябрь	4 892	4 892	6 440	8 099
Декабрь	4 656	4 656	6 947	5 595
Январь	5 176	5 176	6 503	8 416
Февраль	4 724	4 724	4 887	4 456
Март	3 516	3 516	6 543	6 919
Апрель	2 332	2 322	2 146	2 614
Май	4 694	4 694	2 994	2 959
Июнь	5 719	5 719	3 978	3 959
Июль	2 135	2 135	4 062	4 096
Итого	51 765	51 765	75 520	69 107

Таблица 2. Вывоз урожая 1909/10 гг.

	Урожай 1909/10 гг.									
	август	сентяб.	октябр.	ноябрь	декабр.	январь	феврал	март	апрел	май
Кол-во груза в вагонах	284	4 868	8 024	4 532	5 215	2 533	2 264	701	66	29
Старшая очередь	26.08	6.09	19.09	23.09	27.09	4.11	5.12	6.02	31.03	2.04

¹⁰ За 20 лет. Юбилейный сборник очерков деятельности Самарского Биржевого комитета и общества с 1893 по 1913 гг. Самара. 1914. С. 5.

¹¹ МПС Восточный порайонный комитет по перевозкам массовых грузов по железным доро-

гам. Журнал 7-й сессии комитета с 22 по 26 февраля 1910 г. Самара. 1910. С. 87.

¹² Вестник Самаро-Златоустовской ж.д. 1926. С. 13.

¹³ За 20 лет... Самара. 1914. С. 73.