

В.Н. Казарин

ПРИВОЛЖСКИЙ ОРЛЕАН

Завоевание Казани, Астрахани, продвижение казаков на Яик, в Сибирь обеспечило безопасность судоходства по Волге, открыло пути для освоения обширных районов левобережья. Родовитое дворянство, аристократия переселяли сюда крестьян из центральных губерний, где был избыток рабочей силы. Церковь, крупнейший землевладелец, основывала в новом крае монастыри. Свидетельства того давнего процесса и поныне сохранились в названиях некоторых наших сел: Украинка, Тамбовка, Пензино, Малая Рязань и т.д.

Население Самары в значительной мере состояло из пришлых людей. П.В. Алабин по этому поводу замечал: «Нет почти губернии, даже самой отдаленной, которая не имела бы своих представителей в Самаре». Разбогатев на торговле, крупными землевладельцами стали самарские купцы Аржановы, Шихобаловы, Журавлевы, Курлины, Субботины, Неклютины.

Наряду со скотоводством, процветавшим здесь и прежде, широкое развитие получило земледелие. На расширении сельскохозяйственного производства благотворно сказалась отмена крепостного права. За последующие двадцать пять лет посевые площади увеличились более чем в три раза, урожайность зерновых культур поднялась в частных владениях с 24 до 36 пудов с одной десятины. На многие десятилетия сельское хозяйство стало основой экономики нашего края.

«По количеству собираемой пшеницы и вообще хлеба, - писал П.В. Алабин, - по расчету на душу населения, Самара стоит на первом месте между губерниями империи, а по среднему годовому избытку хлеба, поступающего на вывоз за границу, - на втором месте». П.В.Алабин подчеркивал, что именно хлебная торговля создала наш город, от ее успехов зависит его будущее.

Становлению Самары как центра хлебной торговли на Волге способствовало то важное обстоятельство, что река Самара вскрывалась на две недели раньше Волги. Ледоход непродолжительный: менее суток, это связано с тем, что в верховьях реки построили много плотин. Спуск талых вод на каждой из них велся постепенно, по мере накопления. В средней же части реки, равнинной и извилистой, течение прибивало лед к берегам. Таким образом, если суда зимовали на реке Самара, можно было сразу ставить их под погрузку, а как только очищалась от льда сама Волга, отправлять в рейс. Обычно это происходило в первой половине апреля, когда верховые суда только спускались к городу Самара.

В 1843 г. в России вступил в силу закон, разрешающий иметь пароходы частным лицам. Сразу после этого в Петербурге было образовано первое пароходное общество, называвшееся «По Волге». Свое первое судно, названное «Волга», общество заказало в Голландии. Примечательно, что первый рейс оно совершило именно из Самары.

15 мая 1846 г. пароход вышел в Рыбинск с грузом пшеницы в 150 тысяч пудов. Был большой паводок, скорость течения реки сильно возросла, однако пароход доставил в Рыбинск две баржи всего за три недели. Надо полагать, шел он только днем, так как собственно ходовое время составило лишь 13 суток. Немаловажно и то обстоятельство, что пароход сумел противостоять сильному шторму, во время которого погибло много парусных судов.

Два новых рейса «Волги» с грузом в 245 тысяч пудов принесло обществу 13 тысяч рублей чистой прибыли. В следующую навигацию пароход перевез в общей сложности 429 тысяч пудов, «заработав» владельцам 80 тысяч рублей. Такое обнадеживающее начало побудило общество заказать в Голландии новые буксиры «Геркулес» и «Самсон». По своей мощности (460 сил) они почти в два раза превосходили «Волгу». В 1848 г. оба судна вступили в работу и грузились на хлебных пристанях Самары.

Вслед за обществом «По Волге» появилось много других судоходных компаний, товариществ: «Кавказ», «Меркурий», «Дружина», «Нептун», «Польза». Они открывали в крупных волжских городах свои агентства, пристани. О последних стоит сказать особо, потому как их роль в жизни города Самара была весома.

Город имел несколько пристаней: лесные, пароходные, хлебные. В октябре 1854 г. безымянный корреспондент «Самарских губернских ведомостей» писал о них так: «Волжские пристани - такие бездны, которые могут поглощать неимоверные массы товаров; в них ничто не лежит и не залеживается далее зимы: вскрывается Волга - и, скопленные во время зимы на пристанях огромные грузы товаров уносятся по Волге на конных машинах, баржах и судах в разные внутренние торговые пункты и порты Каспийский, Балтийский и Азовский через переволок Качалинский¹. О количестве судов, характере получаемых грузов, их объемах дают сведения, предоставленные тем же «Ведомостям» начальником местной дистанции путей сообщения в мае 1858 г.: «Навигация открылась 14 апреля. С этого времени по май грузилось на Самарской пристани и отшло 7 коноводных машин с 12 подчалками. Количество клади в пудах - I.485. 974. Кабестанных пароходов - 5. При них 20 барж. Пароходы эти Компании Волжского судоходства: «Геркулес» - 460 сил, «Самсон» - 460 сил, «Кама» - 300 сил, «Волга» - 250 сил.

Пароходного общества «Меркурий»: «Минин» - 200 сил, «Князь Парижский» - 200 сил.

Парусных судов: расшив - 128. А других типов: «Тихвинки» - 1, Кладные - 5, Баржа сплавная - 2, Полубарка - 1, Межеумок - 1, Шитик - 1, Паром - 2. Итого 222 судна, которые взяли 5.692.225 пудов»².

Должен заметить, речь идет о судах, зимовавших в Самаре и ушедших из города первым рейсом. Их число колебалось по годам, как и количество хлеба, выставляемого на продажу. Иногда снижалось до 96 судов, как в 1860 г., иногда увеличивалось до 357, как в 1870.

У Самарской хлебной пристани были не только преимущества перед пристанями других городов, но и свои недостатки. Главный из них - отсутствие безопасной стоянки судов, зимовавших на Волге и Самаре. Река Самара спокойна и мелководна, в паводок уровень ее повышался всего на один аршин. Скорость течения тоже невелика и зависела в основном от уровня воды в Волге. Когда он был высок, в устьевой части реки Самара наблюдались обратные течения. Случались весны, когда суда уносило в Волгу, разбивало.

В зимнее время торговля хлебом велась на льду реки Самара от Сенного острова до Сухой Самарки. В течение всей зимы снег смешивался с конским навозом, утаптывался до такой степени, что превращался в массив льда до двух аршин. А выше по реке толщина льда была много меньше. И когда Самара взламывала его, он увлекался под ледяное поле, преграждая течение почти до самого дна. Шел резкий подъем воды, достигавший за несколько часов трех аршин. Она прорывала затор и стремительно, неся битый лед, скатывалась в Волгу, срывала с якорем суда.

Конечно, судовщики знали о таком нраве реки Самара, предпринимали необходимые меры. Баржи, пароходы обкалывали, разбивали лед «на карты», сплавляли волжскую полынью. Однако это не всегда приносило успех. 2 апреля 1862 г. случился особенно большой вынос 27 судов в Волгу. Среди пострадавших оказались пароходные общества «Нептун», «Дружина», Волжско - Камское и девять купцов. Тем же летом начальник судоходной дистанции Е. Ф. Касперович провел изыскания, целью которых было обеспечение безопасной зимовки судов. В феврале следующего года он ознакомил со своими предложениями читателей «Самарских губернских ведомостей», попытавшись ответить и на такой вопрос: где брать деньги на строительство гидротехнических сооружений и ледовые работы? По мнению Касперовича, все расходы должны нести судовладельцы. «... Если за право зимовки назначить плату по 50 коп. с силы парохода, то пошлина эта составит по числу десяти 120-сильных пароходов и 80 барж 50 т. пуд. вместимости каждая - 2600 руб. Отделив 488 руб. для ежегодного расхода на выколку льда между Сен-

ным островом и сухой Самаркой, остальные 1612 руб., ежегодно вносимые в самарский общественный банк, составят сумму, достаточную для капитальной перестройки сооружений и обеспечения существования пристани».³

Самарский губернатор, радея об интересах города и губернии, тоже не чуждался мысли о создании в Самаре безопасной гавани для зимнего отстоя судов. Правда, несколько по иным причинам. «Коль скоро в Самаре будет зимовать значительное число пароходов, - писал он в столицу, - то неизбежно устроится механическое заведение, столь необходимое в местности, где в настоящее время рабочие руки для землемерия заменяются машинами, которых чинить негде в Самаре и приходится отправлять за несколько сот верст».⁴

Казалось, все складывается прекрасно. «Особый затон с ледорезами» есть, владельцы судов и губернские власти хотели иметь зимнюю стоянку. Дело оставалось за малым: утвердить проект в высоких инстанциях. Но его постигла такая же участь, что и более ранние предложения. Причина была стара, как сам мир. «Самарские губернские ведомости» еще в апреле 1862 г. писали по этому поводу: «..так как у нас без разрешения от разных, общих и специальных учреждений нельзя приступить ни к какому делу, хотя бы и полезному, то судоходяева не знали, к какому окончательно обратиться с просьбою по занимающему их делу. Вероятно, наши судоходяева - плохие дипломаты, потому что не нашли выхода из этой дилеммы, и положили ждать более счастливого времени, пока наконец концов ведомство природы взялось дать урок и начальствам, и судоходяевам. Впрочем, это дело не должно смешивать с сообщенными нашей газетой слухами об устройстве речной пристани на Самаре. Последнее предположение было возбуждено, как мы узнали позже, местным начальником судоходства и, по разрешению окружного правления путей сообщения, были составлены на месте изыскания, говорят, нашли какие-то препятствия. Вот завидное положение нашей внутренней торговли».⁵

В 1871 г. предпринималась еще одна попытка устроить в городе Самара затон. Городская дума избрала даже специальную комиссию, «но она никаких соображений не доставила и затем дело поступило в архив».

Скоро сказка сказывается

В 1885 г. Самара обзавелась своим собственным судостроительным заводом. Случилось это так. Общество «Нептун» в 1873 г. ликвидировало мастерские в Черном затоне. Их оборудование приобрел и перевез в Самару механик Готхард Карлович Бенке. Сначала его завод занимался изготовлением плугов, сеялок, косилок, паровых молотилок, мельничного оборудования. Дела шли не очень успешно, и Г.К. Бенке при-

влек к участию в них крупных самарских купцов: Павла Михайловича Журавлева, Антона Николаевича Шихобалова, Георгия Ивановича и Константина Ивановича Курлиных. По всей вероятности, под влиянием П.М. Журавлева, завод стал менять профиль, обратясь к судостроению. 13 мая 1885 г. состоялись торжества по случаю спуска на воду первого парохода, получившего название «Первый». На них присутствовали Самарский губернатор А.Д. Свербеев, именитые граждане, духовенство и, разумеется, сам хозяин парохода - купец Федор Гаврилович Углов. «Первый» совершил пробный рейс до Барбашиной Поляны, затем спустился до Коровьего острова, зашел в Самару, снова вышел на Волгу, где гости и сошли на пристани Акционерного общества «Самолет». Корреспондент «Самарских губернских ведомостей», рассказывая об этом событии, писал: «Все устройство парохода и машины, хотя и уступает в чистоте заграничным работам, замечательно своей прочностью. Видно, что строители тщательно составили чертежи и выполнили заказ вполне добросовестно и умно, несмотря на незначительное время на постройку (пароход заказан в январе нынешнего года. Пароход бак-сирный, отапливается нефтью и стоит 450000 руб.).

На ходу пароход очень устойчив, не заметно малейшего сотрясения, чрезвычайно легко и свободно повинуется рулю, так что можно положительно сказать, что начало этого нового дела в Самаре вышло очень удачным. Событие это для Самары имеет немаловажное значение. Нужно ожидать, что примеру Ф.Г. Углова последуют и другие коммерсанты, и вот в Самаре новая отрасль промышленности, новые заработки и новые предприятия. Дай бог успеха хорошему начинанию, дай бог, чтобы все благие начинания, выраженные в застольных тостах за завтрашком, оправдались на деле».⁶

До 1894 г. на заводе П.М. Журавлева (с 1887 г. он перешел в собственность Павла Михайловича) для того же Ф.Г. Углова были построены пароходы «Второй» и «Михаил». Обзавелся пароходом «Графиня Шереметьева» сам П.М. Журавлев. И заказы пошли от братьев Мясищниковых («Два брата», «Братья Мясищникова», «Белорыбка»), братьев Сапожниковых («Елизавета», «Ксения», «Сергей») А.М. Кондратьева («Самарец», «Александр»), П.А. Орехова («Горбатов», «Мария») и т.д.⁷

К числу важнейших событий несомненно следует отнести открытие в 1877 г. Оренбургской железной дороги. С этого времени именно по ней, а не гужевым транспортом, пошел большей частью хлеб в Самару. На железной дороге появились свои хлебохранилища, она повела скопку хлеба, конкурируя с водным транспортом, снижала фрахт в летнее время за перевозку грузов ровно наполовину. Но, как отмечал П.В. Алабин, «движение товаров водным путем по Волге усилилось». Появились в большом количестве и новые для Самары грузы: нефть, керо-

син, для хранения которых на косе рек Волги и Самарки Товарищество нефтяного производства «Бр. Нобель» и общество «Мазут» поставили металлические баки. Так в Самаре возник перевалочный пункт бакинской нефти и продуктов ее переработки, направляемых в Сибирь. У города стали зимовать буксирные пароходы и наливные баржи этих обществ. А места для безопасного отстоя судов, как и прежде, Самара не имела.

В апреле 1885 г. река Самарка снова взбунтовалась, вынесла на Волгу много судов. Вновь заговорили о необходимости устройства безопасной бухты. И прошло за разговорами еще шесть лет. И тут, к несчастью одних и к счастью других, выпал неурожайный год. Заработка людям могли только дать так называемые общественные работы. 2 ноября 1891 г. городской голова Н.Г. Неклютин получил от губернатора А.Д. Свербеева, занимавшего и пост председателя местного управления «Российского общества Красного Креста, состоящим под высочайшим покровительством императорского величества государыни императрицы» письмо, в котором речь шла «об устройстве Самарской бухты для зимней стоянки судов» и содержалась просьба «упомянутый вопрос вынести в не продолжительном времени на обсуждение городской думы».⁸

29 ноября самарская городская дума рассмотрела вопрос о сооружении бухты и дала отказ: нет средств. И вдруг ситуация резко изменилась. Из Петербурга пришла телеграмма следующего содержания: «Выхлопотал для Самары устройство гавани даром за счет казны без всяких обязательств города устройство мостовых третья часть расходов казны долгосрочная ссуда без процентов получите официально предложение Лавровъ».

Такое счастливое разрешение вопроса об устройстве самарской бухты вызвало радость гласных городской думы. И по прибытии из столицы своего сотоварища Сергея Осиповича Лаврова, они попросили его рассказать, как все это произошло. А было это так.

Министр внутренних дел вызвал С.О. Лаврова в столицу для участия в совещании по устройству общественных работ в губерниях, пострадавших от неурожая. Государство отпустило на эти цели безвозвратно 10 миллионов рублей. Решали, в каких местностях и на какие виды работ лучше всего использовать эти деньги. С.О. Лавров и сказал, что в Самаре много людей можно занять на строительстве гавани, мощении улиц, устройстве Балаковской дамбы и поднятии тракта от Засамарской слободы до Стромиловского хутора. Министр не возражал. Лишь посоветовал, не мешкая, детально обсудить все в думе, чтобы общественные работы принесли больше пользы и голодающему населению, и городу.

Гласные думы были вполне удовлетворены, особо выделив следующее обстоятельство: Лавров не имел доверенности от города на подобные предложения господину министру. Это была его личная инициатива, за которую Сергей Осипович достоин благодарности. И она тут же была ему высказана.

Город же выработал такие предложения: мощение улиц и площадей в количестве 175000 квадратных сажень, устройство набережной реки Волги, постоянного моста через реку Самарка, в крайнем случае плашкоутного, ибо ныне действующий крайне ветхий.

О гавани на реке Самарке: «в высшей степени желательно и город со своей стороны ничего не имеет, если таковая будет устроена за счет Правительства без всякого участия города в расходах на ее сооружение, так и дальнейшее содержание».⁹

17 января 1892 г. дума рассмотрела вопрос «Об уступке городом места, потребного для устройства Самарской гавани». В тот же день была создана комиссия, в которую вошли гласные Е. Т. Кожевников, С. В. Рябов, А. М. Михайлов, А. И. Егоров, И. Л. Санин и Н. И. Арнольдов. Уже через пять дней, комиссия и городская управа пришли к заключению: «Землю под устройство бухты и ее укрепление в количестве 33370 квадратных саженей уступить правительству безвозмездно».

К сожалению, самого проекта бухты, предложенного господином Штукенбергом, сведений о ходе работ в архиве отыскать не удалось. Обнаружены лишь списки горожан, изъявивших готовность поработать на стройке со своими подводами, списки купцов, у которых можно закупить по дешевой цене колеса для тачек, ломы, лопаты. С помощью такой «техники» и была возведена зимой несколько ниже железнодорожного моста «охранительная от ледохода дамба из грунта, вынутого вручную из образованной между берегом и дамбой бухты».

Летом, чтобы довести глубину бухты до проектной отметки, Казанский округ Министерства путей сообщения выделил Управлению общественных работ одну землечерпальную машину и землесос (сосун) Базена. Ими было извлечено более 2000 кубических сажень грунта на площади 4400 квадратных сажень.

Осенью в бухту стали на зимовку три парохода и три баржи.

В 1894 г. Казанский округ принял бухту в свое ведение, хотя ее так и не довели до нужной глубины. Но тяжелое для населения время миновало, Управление общественных работ свернуло свою деятельность, и путейцам не раз приходилось углублять ее по просьбе судовладельцев и Биржевого комитета. Но большие пароходы и баржи не спешили по осени в бухту: выход из нее заносился песком. И весной 1895 г. снова случилась беда: ледоходом сорвало и унесло в Волгу более двадцати барж, зимовавших в устье Самарки. Шесть из них затонули.

Биржевой комитет еще в январе 1893 г. обращал внимание Министерства путей сообщения на медленные темпы работ по углублению бухты. Результата не было. После новой аварии с судами он направил в столицу обширную докладную записку с проектом инженера И.И. Ковзань. Но речь в ней шла не о завершении работ на бухте, а строительстве новой близ хлебных амбаров.

Новая стоянка судов планировалась больше прежней, чтобы здесь могли зимовать не только суда самарской пристани, но и Екатериновки, Сызрани, Васильевки, Хвалынска, Балаково.

Инженерный совет Министерства путей сообщения рассмотрел проект И.И. Ковзаня, одобрил его. Тем дело и ограничилось. Министр финансов посчитал, что « дальнейшее расширение Самарской бухты в настоящее время не может считаться неотложной необходимостью ».

А старая бухта, оставленная на некоторое время без присмотра, залилась от стока уличных вод и нечистот, обмелела. И вновь Биржевой комитет стал стучаться в двери столичных чиновников. В 1898 г. подал в правительство другую записку, в которой развивались прежние идеи. Предлагалось, в частности, проложить по ограждающей дамбе ветку железной дороги и подавать вагоны прямо к баржам. Таким образом, решался вопрос соединения « великого сибирского железнодорожного пути с водными путями по р. Волге », а бухта становилась торговым центром города, давая ему громадную пользу и выгоду.

Промышленники изъявили и готовность прийти на помощь правительству. Они предлагали установить высокое обложение судов, зимующих в бухте: 1/4 копейки с пуда, что гарантировало ежегодное получение дохода в размере 50-65 тысяч рублей, которые пошли бы на погашение затрат. А чтобы новые предложения самарцев не затерялись в коридорах власти, направили в Министерства финансов и путей сообщения специальную комиссию из видных самарских купцов: Н.Е. Башкирова, П.И. Шихобалова, Н.Д. Батюшкова.

По всей вероятности, усилия самарских предпринимателей увенчались успехом. 30 октября 1898 г. департамент шоссейных и водных сообщений Министерства путей сообщения направил в Государственный совет докладную записку « Об ассигновании средств на работы по устройству у г. Самары гавани для зимовки судов ».

Докладная записка содержала довольно подробное описание предлагаемого проекта: расширение существующей бухты путем удлинения ее дамбы вниз по реке на 485 погонных саженей. Таким образом, « все прибрежные амбары и элеватор остаются в пределах бухты, а ветка железной дороги с укрепленными откосами составит берег бухты с городской стороны ».

Далее в документе говорится: «Так как в устраиваемой бухте предполагается отвести необходимое место для зимовки землечерпального каравана, то в связи с соответственным береговым оборудованием бухты, будет устроено небольшое помещение для ремонтных мастерских землечерпального каравана.⁵

Об объемах планируемых работ можно судить по таким цифрам. Намечалось вынуть грунта в количестве 108237 кубических саженей, прежде всего землечерпальными машинами, и лишь на начальном этапе строительства 21691 кубических саженей вручную для насыпки продольной дамбы и высокой площадки вдоль городского берега бухты. Стоимость всех работ исчислена в 715000 рублей.

Сумма по тем временам, несомненно, большая. Но авторы записки убеждены, что все затраты оправдают себя. «Если принять среднюю стоимость одного парохода в 40000 рублей, а стоимость порожней баржи в 10000 рублей, и допустить, что в бухте поместится, как ранее сказано, до 85 барж и до 50 пароходов, то становящийся на зимовку в бухте флот, не считая стоимости возможного груза его, сам по себе уже составляет ценность до 3 млн. рублей, которая с устройством проектируемой гавани обеспечивается от ежегодного весьма значительного риска аварий».¹⁰

Под документом стоит подпись товарища Министра путей сообщения Н. Петрова. Считаем долгом назвать фамилию, чтобы мы знали, людей, радевших о благе волжского судоходства, города Самара.

И еще одна деталь. Как бы предвидя возможные возражения против планов Министерства со стороны городских властей, авторы записки сочли нужным заявить, что «устройство Самарской бухты у городского берега вызывается интересами не только волжского судоходства, но и всей местной промышленности, торговли, а следовательно и городского хозяйства».

А возражения действительно последовали и весьма в резкой форме. Почти два года городская дума отказывалась выделить землю под строительство бухты.

Особое мнение имел Н. Д. Батюшков: «Для сооружения бухты, - писал он, - все заинтересованные лица объединяют свои силы. Владельцы пароходов предлагают плату по пяти рублей за погонную сажень. Владельцы баржей предлагают по одному рублю за сажень. Грузоотправители предлагают 1/4 копейки с пуда за погрузку. Государство дает средства и предлагает выполнить работу. Что же дает город? Требования на миллион рублей?».¹¹

Лишь в 1901 г. Дума приняла решение об уступке земли. 11 сентября 1903 г. правление Казанского округа сообщило Самарской городской думе, что проект бухты одобрен комитетом Управления внутренних

водных путей и шоссейных дорог. Вместе с тем, была высказана просьба: наплавной мост через Самарку сделать такой конструкции, чтобы суда проходили через него беспрепятственно, а «сама работа по устройству бухты не терпела ущерба от задержки при пропуске землечерпательного каравана».

Просьба справедливая, но практически не выполнимая. По меньшей мере лет тридцать власти города думали о том, как построить через Самарку стационарный мост. Немало выдвигалось проектов, но ни один из них не был осуществлен из-за отсутствия средств. Раньше мост закрывал доступ судов в Самарку в дневное время и разводился ночью. На этот раз перекрыл дорогу строительству новой бухты. Но 12 сентября 1905 г. по инициативе начальника Самаро-Златоустовской железной дороги А.И. Синцова, представители Восточного общества, «Мазут» и Товарищества «Бр. Нобель» собрались в Самарской бирже и обсудили возникшие сложности при перевалке нефтепродуктов с воды на железную дорогу. Обратились к думе за разрешением поставить 15 нефтебарж на зимовку в Самарке. Если нефтяной караван оставить в Поджабном, нефть придется возить на лошадях, что обойдется в 75 тысяч рублей. Самарский купец и судовладелец Я.М. Бузин, купец А.И. Галунов через своего поверенного в принципе не возражали. Но вот беда: мала бухта, не дай бог - пожар. Решили направить от железной дороги, биржи, нефтепромышленников просьбу в Министерство путей сообщения, финансов, внутренних дел и заведующему общественными работами Галкину - Брасскому о начале работ по строительству новой бухты в текущем году.

Однако времена были смутные. Только что окончена русско-японская война, революционные брожения идут по всей России. Какая тут бухта? Правда, нефтепромышленники нашли выход: построили от Волги к станции пятикилометровый трубопровод, и стали качать по нему нефть, керосин в железнодорожные цистерны. Возможно, в связи с этим Государственный Сенат исключил из сметы управления внутренних водных путей и шоссейных дорог на 1906 год 100 тысяч рублей, предназначенных для расширения бухты. Сообщено об этом в Самару было в феврале, но уже в августе ситуация резко изменилась.

29 июля из Казанского округа на имя городского головы пришло сообщение о том, что Министерство путей сообщения испрашивает на текущий год 350 тысяч рублей для «укрепления Выползовского перевала». Однако, давая понять, что на общественные работы по оказанию помощи пострадавшему от неурожая населению намечено вести не только в районе села Выползово, начальник округа просил в самом непролongительном времени поставить на обсуждение думы следующие вопросы:

- I. Об отводе участка земли под гавань, склад материалов и постройку временных бараков для рабочих. «Сергей», «Блабуга». Наказы.
II. О возможности и условиях отвода во временное пользование округа каких-либо свободных городских зданий для размещения рабочих, склада инструмента, конторы работ и т.п.

По поручению товарища Министра путей сообщения он извещал также о том, что «организация производства обеих названных работ предложена такая же, какая была принята при продовольственных работах 1902-1903 годов. Т. е. для общего заведования работами будет учрежден Комитет, в состав которого войдут представители Округа Путей Сообщения, местного Губернатора, Городского Управления, Биржевого Комитета, Губернского Земства, Государственного Контроля и железной дороги (только по отношению к Самарской гавани). Для выполнения же работ будет назначен особый производитель их».¹²

Городская дума на заседании 6-11 сентября избрала представителями от города в комитет по заведованию общественными работами на бухте и укреплению берега Волги в районе Выползово члена городской управы Д. К. Мясникова и гласного П. Ф. Шишкина.

17 октября на бухте начались работы. Гласный П. Ф. Шишкин доложил думе, что на стройке занято не более 300 человек, едва ли не четвертая часть отпущенных денег расходуется на содержание чиновников. «Общественные работы, - резюмировал гласный Е. Т. Кожевников, - созданы как бы не для голодного населения и безработных бедняков, а для чиновников, содержание которых обходится в такую высокую сумму». Некоторые гласные, в частности, П. П. Подбельский, расценили подобное явление как издевательство и настояли на отправке Министру внутренних дел телеграммы следующего содержания: «Городская дума, выслушав заявление гласного П. Ф. Шишкина, избранного Думою в Комитет по работам, строящейся в г. Самаре бухты, из которого видно, что к 1 ноября было рабочих до 270 человек при расходах на администрацию 2155 рублей в месяц, кроме жалования Председателя, Заведующего и его помощника, что на работы не принимаются крестьяне только вследствие формальных недостатков в продовольственных бумагах земских начальников, а безработные горожане совсем не принимаются, - постановила просить Ваше Высокопревосходительство обратить внимание на неправильную постановку дела и распоряжения Комитета, уничтожающее не только Государственное значение, но и пользу работы»¹³.

Такой настрой думцев встревожил губернатора А. С. Брянчанинова. Он побывал на строительстве бухты и не согласился с выводами думы. Сообщил, что там занято 1600 человек. К 5 декабря затребовано 400 подвод для подвозки камня. На бухте работают крестьяне Бузулуско-

го, Симбирского, Ставропольского, Николаевского и Бугурусланского уездов.

Однако гласный П.Ф. Шишгин сумел доказать несостоительность доводов губернатора. В число 445 рабочих, занятых якобы на бухте к 1 ноября, включены 180 человек, работающих на Барбашиной Поляне. И что количество рабочих на бухте стало быстро возрастать именно после направления в столицу телеграммы.

Городская дума выразила П.Ф. Шишкину благодарность, попросила его дальше информировать о ходе работ. 14 марта дума заслушали его очередное сообщение. А было оно неутешительным. До 1 февраля 1907 г. дела на бухте шли относительно нормально. Но администрация ее получила указание из округа срочно начать работы по укреплению выполовского берега. Туда уже переданы опытные рабочие с тачками и инструментом. Камень, приготовленный для бухты, увозят с Барбашиной Поляны в Выползово. А это означает, что по весне дамбу может размыть. В знак протеста П.Ф. Шишкин и представитель Биржевого комитета отказались от какого - либо участия в работах по укреплению берега Волги в районе села Выползово.

Судя по всему, весна оказалась благоприятной для завершения работ на бухте. Ее не размыло и гласных беспокоило уже другое: «благодаря устройству бухты на половину реки, река, видимо, прорывает себе новое русло», что грозило разрушением левого берега.

В ноябре произошло то, что дума боялась больше всего. Председатель комитета продовольственных работ И.И. Ковзань информировал о получении им распоряжения «об окончательной ликвидации продовольственных работ в Бухте и Выползовского берега». Решили совместно с Биржевым комитетом просить о продолжении работ.

В 1914 г. увидел свет «Юбилейный сборник очерков деятельности самарского биржевого комитета и общества с 1893 по 1913 гг.». Его авторы не без иронии и горечи писали: «Строители Самарской бухты скоро могут праздновать 25-летний юбилей своих работ. Таким образом, целое поколение успело состариться, пока работы по устройству старой и новой Бухты на р. Самарке приблизились к концу, и появилась уверенность, что, быть может, в следующем году по дамбам будут ходить поезда, связывая собой два величайших пути России - волжский и симбирский».

Первая мировая война, конечно же, сказалась на темпах завершения всех работ на самарских бухтах. Но они продолжались. Судя по всему, ветка железной дороги по молу была проложена в 1914 г. Новую бухту, по всей вероятности, отдали в распоряжение Казанского округа путей сообщения, ибо именовалась она казенной, в ней зимовали землечер-

пальные машины «Волжская-18», «Волжская-28», «Камская-4», путевые пароходы «Межень», «Стрежень», «Сергей», «Елабуга». На берегу новой бухты находились караванка и одноэтажное здание Казанского округа Министерства путей сообщения.

В старой бухте обосновались пароходные общества «Кавказ и Меркурий», «Самолет». Для своих контор они построили два двухэтажных здания, которые располагались по обе стороны спуска Садовой улицы. Бухты получили телефонную связь с городом. Старая бухта в 1914 г. имела номер 8-81, а казенная 7-75.

Возле новой бухты железнодорожники построили станцию «Самара-Хлебная», а в 1916 г. на берегу Самарки выросло здание современного элеватора, одного из крупнейших в России. И весь комплекс гидротехнических и железнодорожных сооружений в устье Самарки приобрел вполне завершенный вид.

Примечания:

1. Самарские губернские ведомости (СГВ), 1854, №44. с.296
2. СГВ, 1858, №22. с.105
3. СГВ, 1863, №6. с.33
4. Л.Н. Фурор. Влияние судоходства на развитие капитализма в Поволжье. Казань, 1959. с.6
5. СГВ, 1862, №14. с.158
6. СГВ, 1885, №37. с. 4
7. За 20 лет. Юбилейный сборник очерков деятельности Самарского биржевого комитета и общества с 1893 по 1913 г. Самара, 1914. с.79.
8. Государственный архив Самарской области (ГАСО). Ф.153. Оп. 2. Д. 643 Л. 2
9. Там же. Л. 14 об.
10. Там же. Л. 72
11. Там же. Л. 95.
12. Журналы Самарской городской думы за 1906 г. Л. 477.
13. Там же. Л. 818.