

И.В. Крамарева, Е.В. Стёпочкина

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ САМАРСКОГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА В НАЧАЛЕ XX В.

Одной из самых значительных организаций, представлявшей интересы торгово-промышленного класса и имевшей огромное влияние на экономическую деятельность в Самарской губернии, являлось Самарское биржевое общество. Оно было сформировано 8 марта 1893 г. частным совещанием «господ купцов города Самары» в помещении Самарской городской управы под председательством городского головы купца Неклютина¹.

19 марта 1893 г. состоялось собрание, на котором был избран первый Биржевой комитет. В течение года проводились различные организационные мероприятия. 9 июня была открыта биржа. В первые годы она располагалась в помещении бывшего вокзала Александровского сада. В 1896 г. на этом же месте было построено специальное здание для биржи (ныне ул. С. Разина, 3а).

Первые маклеры Самарской биржи были избраны 25 ноября 1896 г.: самарский купец А.Н. Гаврилов – старший маклер, купцы А.М. Кирилов и Г.И. Анисимов – младшие маклеры².

Первоначальная деятельность биржевого общества была направлена на упорядочение торговли в губернии и основной ее отрасли – хлебной торговли. Первым председателем был избран купец 1 гильдии Н.Ф. Углов. За период с 1894 г. по 1912 г. в Биржевом обществе председательствовали купцы: А.Г. Курлин (1895-1908); В.И. Ромашов (1908-1911); В.Н. Башкиров (1911-1917). Старшинами биржевого комитета состояли купцы: П.И. Шихобалов; Н.Д. Батюшков; Н.М. Михайлов, С.Е. Ромашов; И.П. Журавлев и другие.

За время своей работы Самарским биржевым комитетом было создано пять основных комиссий: экспертная, арбитражная, котировальная, железнодорожная и комиссия для упорядочения хлебной торговли. В результате деятельности последней были выработаны правила хлебной торговли для Самарской биржи.

В 1906 г. при бирже была учреждена экспертная комиссия. Экспертизы в основном касались зерновых хлебов. Часто услугами этой комиссии пользовались при закупке продовольственного хлеба Златоустовская железная дорога и губернское присутствие.

В 1907 г. Биржевой комитет учредил арбитражную комиссию, поскольку члены Биржевого общества часто обращались с различными торговыми недоразумениями. Она установила ряд правил, неподчинение которым влекло за собой запрещение посещать биржу в течение определенного срока, а иногда и исключение из членов общества. В 1913 г. для оздоровления хлебной торговли начала работу котировальная комиссия³.

Биржевому комитету приходилось иметь дело и с железной дорогой, поскольку дезорганизация железнодорожного хозяйства отражалась в первую очередь на хлебной торговле. Биржа участвовала в ликвидации осложнений при доставке хлебных грузов, в создании инфраструктуры железной дороги, добивалась льготных тарифов для задержанных в пути товаров. Деятельность железнодорожной комиссии мы рассмотрим подробнее, так как она до сих пор не получила научного изучения.

12 октября 1898 г. Биржевому комитету было поручено ходатайствовать о строительстве железнодорожной ветки от станции Самара до складских помещений.

В ноябре 1901 г. Управление Самаро-Златоустовской железной дороги приняло решение об устройстве новых складских помещений на значительном расстоянии от города. Узнав об этом, Самарский Биржевой комитет указал на возникновение проблемы доставки грузов от станции до складов в связи с повышением ее стоимости. Исходя из этого, Биржевой комитет под председательством Александра Курлина ходатайствовал перед министром Путей сообщения о строительстве рельсовых путей вдоль всего городского берега Волги до мельницы Шадринной и затем обратно к вокзалу. Обоснованием необходимости такого строительства стало значительное понижение расходов на перевозку грузов от вокзала до складов и пристаней, избавление Управления железной дороги от хранения невостребованных грузов и значительное увеличение фронта разгрузки.

Однако был ряд вопросов, требующих обсуждения и решения:

- на какие средства осуществить строительство;
- источники финансирования для погашения затрат, ежегодный ремонт и эксплуатацию ветки;
- топографическая привязка на местности и условия отчуждения принадлежащей городу земли⁴.

Согласно разработанному проекту инженера Викторова железнодорожный проездовой рельсовый путь шел по берегу р. Волги, начиная от упора ветки Самаро-Златоустовской железной дороги и ветки частного пользования О.В. Шадринной, и далее по берегу Волги до мельницы О.В. Шадринной. Движение по этому пути предполагалось производить ночью, с 6 часов вечера до 6 часов утра. Рельсовый путь предполагалось соорудить ее пользователям за свой счет в складчину, с выплатой городу обычной аренды по таксе⁵.

После согласования всех спорных вопросов Самарская городская управа дала Самарскому Биржевому комитету разрешение на постройку и эксплуатацию железнодорожных рельсовых путей на следующих условиях:

- при эксплуатации ветки не должно быть затруднений на специально устроенных переездах на перекрестке каждой улицы;
- движение паровозов с груженными и порожними вагонами должно происходить лишь с 6 часов вечера до 6 часов утра;
- годовая плата за землю должна составлять 2 рубля за квадратную сажень;
- разрешение выдать на 12 лет, при условии демонтажа ветки по первому требованию города, если она будет мешать внутригородскому движению, или ее передачи за сметную стоимость постройки в случае желанья города взять ее в свое ведение⁶.

Предполагалось, что береговой рельсовый путь будет обслуживать заводы, мельницы, паровые лесопилки, пристани пассажирских и срочно-товарных пароходных обществ, мимо которых он пройдет вдоль Волги более 5 верст. Проектируемый Комитетом рельсовый путь затоплялся при разливах, благодаря чему был ближе к воде и баржам и удобнее для перегрузки. Владельцы и арендаторы береговых участков предлагали построить ветку за свой счет и затем подарить ее городу, при этом каждый из отправителей должен был иметь собственные складские помещения и не требовать таковых от Управления железной дороги. С провозимых по ж/д ветке грузов предполагалось взимать платежи, который пойдет на ее ремонт и содержание, оставшиеся деньги могли использоваться на замощение подъездных путей к ветке, вокзалу и амбарам⁷.

В апреле 1902 г. стало понятно, что осуществление данного проекта представляло много неудобств для города, в существующем виде не принесло бы существенной пользы. По новому проекту предлагалось устроить незатопляемую станцию на косе, расположенную между р. Самаркой и р. Волгой, и от нее до станции Самара на Волжской ветви уложить второй путь⁸.

19 августа 1903 г. Управление железных дорог постановило: уложить просимые Биржевым комитетом пути при условии контроля со стороны Управления дороги, покрытия всех расходов из средств Биржевого общества и гарантированного отсутствия каких-либо претензий со стороны собственников земли, по которой пути будут уложены⁹.

Постановлением Самарской городской думы от 3–4 сентября 1903 г. было решено разрешить постройку и эксплуатацию рельсовых путей по берегу р. Волги до Москательного спуска и по косе до устья р. Самарки с оплатой за пользование землей по 2 рубля за квадратную сажень. При этом должны были соблюдаться следующие условия: «срок, на который дается настоящее разрешение, считается 12-летний со времени занятия земли»; соглашение «о платеже может быть изменено во всякое время»; ветка, если ее сооружение будет признано «стесняющим движение, должна быть снята во всякое время по требованию города»; в случае пожелания города взять «оную в свое ведение, таковая должна быть передана в течение месяца со дня заявления от города за плату, исчисленную сметой на постройку»¹⁰.

Последние пункты вызвали недоверие участников строительства дороги. Среди них были следующие частные предприятия: мельницы братьев Екимовых, И.Ф. Красикова и К^о, О.В. Шадринной, мельница и завод Журавлева, Купеческая пристань, Удельная пристань, пароходные общества «По Волге», «Самолет», «Кавказ и Меркурий», «Надежда», «Восточное общество», Жигулевский завод, Дровяные пристани Ушкова, Ананьина, Соколова, Лесные пристани Д.Г. Новокрещеного, Ф.М. Наймушина, В.Ф. Лугинина, Н.Ф. Иванцова, братьев Летягиных, склады Н.Ф. Иванцова, Ф.М. Наймушина, Зайцева, В.Ф. Лугинина, П.В. Степанова, известковые лабазы, лесопилки Лебедева, Лугинина, Грачева, Иванцева¹¹.

Сметная стоимость ж/д ветки на косе по берегу р. Самарки длиной 650 сажень с достаточным количеством тупиков для подачи вагонов к выгрузке составляла 24 000 руб. Ветка по берегу р. Волги до конца лесных пристаней, протяжением 2152 саж., с 12 тупиками, обошлась бы в 148500 руб. и от этого пункта до мельницы Шадринной длиной 481 саж. – 42000 руб., общей стоимостью 214 500 руб.¹² Поэтому условие демонтажа железнодорожной ветки по первому требованию со стороны города являлось почти «неодолимым препятствием» к осуществлению намеченного проекта, так как никто из капиталистов не решался дать деньги на постройку на таких условиях¹³. В связи с этим Биржевой комитет ходатайствовал перед Самарской городской думой о том, чтобы данный пункт был исключен из разрешения Думы на постройку железнодорожной ветки¹⁴.

Кроме того, участников строительства не устраивала сумма причитающейся городу аренды. Поэтому Биржевой комитет предлагал Городской думе получать весь чистый доход. Если же в первые годы работы он будет недостаточным для покрытия арендной платы в 2 руб. за сажень, то недобор считать долгом за предприятием и покрыть его поступлением доходов за последующие годы.

В результате переговоров в октябре 1904 г. Самарская городская дума приняла решение ходатайствовать о постройке этой железнодорожной ветки за счет казны на следующих условиях:

возбудить перед Управлением Самаро-Златоустовской железной дороги ходатайство о постройке

двух веток: по берегу р. Самарки длиной в 650 саж. и по берегу р. Волги длиной 2152 саж.;

просить Биржевой комитет поддержать со своей стороны ходатайство города;

участок ветки – от конца лесных пристаней до мельницы Шадриной длиной 481 саж. «к постройке не допускать», так как этот отрезок пути может быть устроен на насыпи высотой до 4 саж., что затруднит выгрузку леса с Волги к лесопилкам. К тому же эксплуатация этого участка не оправдывает затраты на его сооружение;

за пользование городской землей, занятой железнодорожными путями, Управление дороги будет взимать в пользу города с грузоотправителей по $\frac{1}{4}$ копейки с пуда груза, не принимая в расчет расстояния; уступка земли под строительство осуществлялась на изложенных условиях сроком на 24 года;

полотно железнодорожных веток должно было быть замощено так, чтобы в любом пункте было доступно для переезда, в опасных местах должны быть барьеры с охраной;

землю под строительство отвести совместно с Управой и Бюджетной комиссией¹⁵.

23 февраля 1907 г. технический отдел Управления железных дорог сообщил, что кредит на постройку означенной железнодорожной ветки из сметы исключен «в виду крайней ограниченности средств»¹⁶.

Переписка по вопросам строительства веток продолжалась до 1908 г. В ней обсуждались различные частные вопросы: экономические условия постройки (количество ожидаемых грузов, размеры ожидаемой выручки), характер (будет ли дорога общего или частного пользования), направление и протяженность, условия отчуждения и количество отчуждаемой земли, условия пользования береговой полосой, тип ветки (затопляемая или незатопляемая, одно или двухколейная), места для станций и остановочных пунктов, ответвления в частные склады и дворы¹⁷.

11 апреля 1909 г. Управление железных дорог сообщило, что в виду явной убыточности Волжской ветки ее сооружение возможно только в том случае, если город согласится взять на себя реализацию этого проекта, выпустив соответствующий заем¹⁸.

На этом вопрос о строительстве дороги по берегу Волги был закрыт, но вскоре получил параллельное развитие в связи с планом строительства новой железнодорожной ветки Санкт-Петербург – Кинель.

Согласно анализу Биржевого комитета в апреле 1908 г. проектируемая линия Санкт-Петербург – Кинель могла подорвать работу магистрали и запасных путей центральной России и нанести большой ущерб дешевому водному пути до Рыбинска и обратно. Кроме того, обходя Самару, новый путь снижает ее значение как крупной пристани – передатчика грузов в разных направлениях и складского пункта¹⁹.

В ответ на мнение Биржевого комитета 25 апреля 1908 г. Департамент Железнодорожных дел сообщал, что вопрос о постройке новой линии Санкт-Петербург – Кинель вносится на рассмотрение Комиссии о новых железных дорогах, состоящей при Министерстве Финансов²⁰.

К маю 1908 г. в Самарской городской управе было выработано предложение ходатайствовать о смене направления предполагаемой к постройке линии от Петербурга до Самары, а не до Кинеля. В декабре представителей из Самары пригласили принять участие в январе 1909 г. в заседаниях Комиссии о новых железных дорогах по рассмотрению вопроса о новой Петербург-Кинельской железной дороге в зале Совета Министерства Финансов.

По результатам совещаний 3, 9 и 15 января 1909 г., на которых обсуждались доводы в пользу строительства железнодорожной ветки через Самару, были выработаны следующие аргументы:

дорога на Самару будет короче, чем на Кинель примерно на 20 верст;

не придется строить мост через р. Самару;

необходимо устройство постоянной ветки по набережной Волги;

устройство складских помещений и элеватора с удобными приспособлениями для погрузки и выгрузки на воду.²¹

Судя по постановлению Самарской городской думы от 25–26 июня 1909 г., в котором члены думы обращались к председателю Биржевого комитета с просьбой продолжать отстаивать точку зрения города в вопросе о проектируемой постройке Петербург-Кинельской дороги, результаты заседания Комиссии были не в пользу Самары²².

Следующий документ о строительстве данной железнодорожной ветки датируется 31 декабря 1911 г., когда Самарская городская дума избрала делегатами от города в Комиссию А.Ф. Вакано, А.М. Михайлова, А.Я. Слободчикова, С.Н. Постникова, Е.Т. Кожевникова, М.С. Афанасьева и Членов Государственной Думы М.Д. Челышова, И.С. Ключева и А.И. Марова, а также просила Биржевой комитет об избрании делегатов от Биржевого общества для защиты интересов города в упомянутом вопросе²³.

7 января 1912 г. на заседании Биржевого общества было отмечено, что после одобренного строительства элеватора в Самаре к нему по проекту должна быть проведена незатопляемая ветка по берегу Волги с захватом лесных пристаней. Члены Биржевого общества просили город о бесплатном выделении земли под железнодорожную ветку и элеватор. Дума отказала и вопрос о строительстве железнодорожной ветки по берегу Волги опять повис в воздухе²⁴.

26 января 1912 г. Департамент Железных Дорог уведомил Самарский Биржевой комитет, что проект

линии Санкт-Петербург – Кинель отклонен Советом Министров²⁵.

Самарские общественные учреждения, такие как Городская дума, губернское и уездное земства, Биржевой комитет еще не раз ходатайствовали перед министрами Внутренних дел, Путей сообщения, Финансов, Торговли и промышленности, перед Военным, Главноуправляющим земледелием и землеустройством и Государственным контролером о строительстве данной ветки, но четких ответов так и не получили.

Таким образом, Самарская биржа, являвшаяся, согласно устава, местом для заключения сделок и обмена коммерческой информацией, фактически осуществляла деятельность, выходящую за рамки торгово-посреднических операций. Роль самарской биржи как хозяйственного института не ограничивалась организацией и координацией торговли в губернии: Биржевое общество и Биржевой комитет, сразу же после начала функционирования, являлись основными наиболее развитыми представительными организациями предпринимателей в Самарской губернии, оказывающими влияние практически на все сферы хозяйственной жизни.

В целом деятельность биржи отвечала экономическим интересам Самарской губернии. Биржевое общество уделяло большое внимание разрешению транспортных проблем, связанных с обеспечением навигации на Волге и устройством новой бухты на реке Самара.

Примечания:

¹ Самарское купечество: вехи истории / под редакцией Е.П.Бариновой. Самара, 2006. С.116.

² Там же. С.118.

³ Там же. С.119.

⁴ ЦГАСО (Центральный государственный архив Самарской области). Ф.287. Оп. 1. Д.1. Л.12 – 12 об.

⁵ Там же. Л.18.

⁶ Там же. Л.17 – 17 об.

⁷ Там же. Л.30 – 30 об.

⁸ Там же. Л.36 – 36 об.

⁹ Там же. Л.24, 93.

¹⁰ Там же. Л. 26 – 26 об.

¹¹ Там же. Л.88

¹² Там же. Л.46.

¹³ Там же. Л.27 об.

¹⁴ Там же. Л.92.

¹⁵ Там же. Л.46 об., 73.

¹⁶ Там же. Л.54 – 54 об.

¹⁷ Там же. Л.51.

¹⁸ Там же. Л.63, 65.

¹⁹ ЦГАСО. Ф.287. Оп. 1. Д.2. Л.8.

²⁰ Там же. Л.1.

²¹ Там же. Л.15.

²² Там же. Л.22.

²³ Там же. Л.30.

²⁴ Там же. Л.44 – 47.

²⁵ Там же. Л.40.