

УДК 366.02+625.1(571.54/55)(09)

## История формирования и деятельности Общества потребителей рабочих и служащих на Забайкальской железной дороге

Н.В. Никифорова

Иркутский государственный университет путей сообщения, ул. Чернышевского 15, Иркутск, Россия  
natali.swatos@yandex.ru

Статья поступила 29.03.2016, принята 30.04.2016

*Основное содержание исследования составляет история возникновения Общества потребителей на Забайкальской железной дороге в начале XX в. Автор прослеживает его становление и основные функции, связанные с выполнением задач по снабжению железнодорожных служащих продуктами питания и товарами домашнего обихода, а также некоммерческую деятельность, направленную на улучшение быта членов Общества путем отчисления из прибыли средств на культурные и иные нужды.*

**Ключевые слова:** железная дорога; снабжение; служащие; заборщики; магазины; товары; общества.

## History of formation and activity of the Consumer society for workers and employees on Trans-Baikal Railway

N.V. Nikiforova

Irkutsk State Transport University; 15, Chernishevsky St., Irkutsk, Russia  
natali.swatos@yandex.ru

Received 29.03.2016, accepted 30.04.2016

*The main attention in the research has been paid to the history of formation of the Consumer society on Trans-Baikal Railway at the beginning of the XX century. The author follows its rise and main functions on supplying food and household goods to railway employees, as well as its non-commercial activity, directed at the life improvement for the members of the society by making assignment of profit into cultural and other needs.*

**Key words:** railway; supply; employees; shops; goods; societies.

Прежде чем перейти к обзору деятельности Общества потребителей рабочих и служащих на Забайкальской железной дороге, необходимо кратко остановиться на обстановке, в которой зарождалась эта организация.

Забайкальская дорога строилась в период с 1895 по 1900 гг. в малонаселенной, порой пустынной местности со слабо развитой промышленностью и торговлей. Поэтому Управление по постройке Забайкальской железной дороги было вынуждено, прежде чем приступить к строительству, организовать казенные продовольственные склады для рабочих, «выписанных» и доставленных главным образом из Европейской России.

Такие склады имели узкоспециальное назначение — удовлетворять потребности строителей дороги, а потому снабжались только самыми необходимыми предметами, нужными рядчикам, рабочим и служащим (мясо, овес, рукавицы и вареги, бродни и ичиги). По окончании работ склады ликвидировались.

В то же время на смену строителям стали прибывать «агенты временного движения», а это уже были, по сравнению со строителями, более постоянные жители. Они первыми ощутили недостаток продуктов питания и предметов домашнего обихода. С одной стороны это их разочаровывало, а с

другой — надо было искать выход. И он был найден.

Среди служащих станции Чита было несколько человек с Пермской железной дороги, на которой из бывшего там продовольственного отдела служащие образовали Общество потребителей, начавшее свою деятельность в 1896 г. по Уставу, утвержденному Министерством внутренних дел 6 апреля 1895 г. В числе этих лиц был и начальник 8-9 участка, инженер Владислав Леопольдович Якубовский, принимавший деятельное участие как в заведовании продовольственным отделом на Пермской железной дороге, так и в организации там же потребительского общества [1]. Благодаря его инициативе состоялись собрания для обсуждения вопроса об организации Общества, ознакомления с предложенными проектами устава и выбора администрации.

Организационное собрание нарождающегося Общества состоялись в здании строящихся главных мастерских в Чите в 1899 г. Было решено ходатайствовать об утверждении устава, составленного по образцу Общества потребителей Пермской железной дороги, а устав, недавно утвержденный Министерством, не встретил на этом собрании сочувствия, за него высказалось незначительное количество участников. Мотивом послужило то соображение, что деятельность железнодорожного Общества тесно связана с управлением дороги, что постоянное общение с администрацией дороги будет неизбежно, а потому лучше заранее регулировать пределы этого общения и поставить отношения с администрацией в определенные границы, чтобы избежать в будущем произвольных вмешательств. Не остались без внимания при этом и указания бывших служащих Пермской железной дороги на значительные обороты пермского Общества и блестящее положение его дел, что приписывалось удачно составленному тексту устава. Таким образом, был принят и послан на утверждение устав Общества Забайкальской железной дороги с самыми незначительными изменениями; впредь же до утверждения Министерством внутренних дел, с разрешения начальника работ инженера А.Н. Пушечникова, организованное Общество начало свою деятельность.

**Организация Общества.** 20 августа 1899 г. состоялось первое собрание Общества, на котором были избраны правление в количестве трех членов и двух кандидатов и ревизионная комиссия в количестве двух членов и двух кандидатов. Было решено открыть на станции Чита лавку и командировать двух человек в станицу Стретенскую для закупки товаров. Первоначальный оборотный капитал, образовавшийся из членских взносов, был очень скромный, всего 5 000 р., но фактически намного меньше, так как большая часть денег вносилась в рассрочку. В целях увеличения паевого капитала было постановлено, что учредители могли вносить пай выше 100 р. но не более своего полумесячного оклада. Впоследствии, по утверждению устава, этот излишек пая против установленной нормы в 100 руб. возвращался пайщикам.

В Общество записались около 100 чел. [2]. В правление были избраны начальник депо станции Чита И.Н. Пуговкин и помощник счетовода участка В.И. Сухомлин, в ревизионную комиссию — счетовод Н.И. Шилков и делопроизводитель участка А.И. Преображенский. В этом составе правление приступило к открытию первого магазина. Для начала был приглашен заведующий магазином Битнер и организована поездка в Стретенск за товаром. Этот пункт был выбран потому, что в то время между Читой и Стретенском уже существовал рельсовый путь, и в Стретенске имелись крупные торговые фирмы, получавшие товары водным путем через Владивосток. Товары прибывали в Стретенск к концу лета, и потому для поездки было выбрано самое удачное время. Командированы были член правления В.И. Сухомлин, кандидат в члены ревизионной комиссии Н.А. Люри и приглашенный для заведывания магазином Битнер.

В начале сентября было закуплено товаров на 10 тыс. р., главным образом американская крупчатка, а также сахар, табак и др. Местные купцы открыли Обществу кредит, что было весьма важно при скромном оборотном капитале. Со своей стороны управление строительства Забайкальской железной дороги предоставило для перевозки товаров в Читу необходимое количество вагонов. Впоследствии инженер А.Н. Пу-

шечников распорядился вернуть плату, выданную подрядчику за передачу груза через разрушенный наводнением Нерчинский мост (около 70 р. с вагона).

Привезенный товар был рассортирован и расценен правлением при участии членов Общества и их семейств, затем в Чите купили недостающие предметы, и в середине октября 1899 г. в помещении главных мастерских станции Чита открылся первый магазин [3]. Вскоре магазин перевели в собственное помещение, построенное стараниями инженера Якубовского. Товар быстро раскупили, были выплачены долги стретенским фирмам, и дальнейшее пополнение товаров производилось уже посредством письменных запросов. В начале 1900 г. благодаря укладке рельсового пути от станции Мысовой до Читы стало возможным получать товары из Иркутска, куда был отправлен один из членов Общества, Л.Ф. Берников. Он удачно выполнил поручение, и весной 1900 г. ассортимент товаров увеличился.

Как уже говорилось, первоначальный оборотный капитал, образовавшийся из паевых взносов, был небольшой — не более 3 500 р. Благодаря энергии людей, стоявших во главе дела, и правильной постановке учета товаров, основанной на рочдельских принципах торговли по рыночным ценам (не продавать дешевле торговцев и не конкурировать с ними), обороты Общества с первых дней стали увеличиваться. За три месяца 1899 г. оборот выразился в сумме 18 000 р., а прибыль — в сумме 2 240 р. 49 коп. [4].

С 1 июля 1900 г. Забайкальская дорога была передана в постоянную эксплуатацию, и в то же время в Китае началось боксерское восстание. Вследствие этого началась усиленная перевозка войск, воинского снаряжения и провианта, что отразилось на увеличении числа служащих и рабочих, командированных и приглашенных из Европейской России на Забайкальскую железную дорогу. Такой наплыв рабочих в значительной степени обострил вопрос по снабжению служащих и рабочих предметами питания и домашнего обихода.

Администрация дороги, побуждаемая настоятельными требованиями служащих и рабочих организовать снабжение продуктами и товарами первой необходимости хотя бы на

главных пунктах скопления железнодорожных служащих, получила разрешение Министерства путей сообщения, по соглашению с Министерством финансов и Государственным контролем, на кредит в 20 тыс. р.

Для организации продажи продовольственных товаров на Забайкальской железной дороге начальник дороги инженер В.В. Оглоблин, не имея в своем распоряжении соответствующей организации, занимавшейся снабжением служащих, пригласил в сентябре 1900 г. на заседание общего присутствия дороги членов Общества потребителей, переведенных по службе в Иркутск, и предложил передать в распоряжение Общества 20 тыс. р., с тем, чтобы немедленно открыть магазины на двух больших станциях с коренным депо (Хилок и Шилка), и пополнить состав правления тремя членами от управления дороги. Это предложение приняли, в состав администрации Общества были назначены начальник службы пути инженер Лесневский, помощник начальника материальной службы Вольман и главный бухгалтер И.И. Рыбников. Из прежних членов администрации в Иркутске в то время оказались Н.Е. Шилков, В.Л. Якубовский и Н.А. Люри. Тогда же был переведен начальником депо в Иркутск инженер Н.И. Яблонский, прибывший из Читы вместе с составом конторы правления Общества потребителей.

Таким образом, с сентября 1900 г. правление Общества переместилось из Читы в Иркутск. В 1899 г. в Иркутске на ул. Луговой (ныне Марата) было построено каменное здание для Общества [5]. Переехал в Иркутск и один из его организаторов, Т. Рехневский [6].

Сразу были открыты магазины в Хилке и Шилке. Кроме того, на станцию Могзон, находившуюся в неблагоприятных условиях в продовольственном отношении, правление Общества, не открывая там магазина, отправляло запасы ржаной муки и крупчатки в распоряжение начальника участка пути, который распределял эти продукты между служащими и рабочими и отчитывался перед правлением. Содействие администрации дороги не ограничилось разрешением использовать кредит в 20 тыс. р. Скоро к этой сумме добавились 13 тыс. р., выданные из аванса начальника дороги, и, кроме того,

администрацией Забайкальской дороги были оказаны Обществу еще две существенные услуги: разрешение провозить груз в кредит, не уплачивая за провоз наличными, и выдача управлением дороги поставщикам Общества особых удостоверений в том, что причитавшиеся им платежи будут сделаны распоряжением управления дороги. Удостоверения заменяли векселя, которые Общество не имело право выдавать до утверждения устава.

За 1900 г. обороты Общества составили 232 500 р., и к концу года имелось уже три магазина (в Чите, Хилке и Шилке). В следующем 1901 г. открылось еще четыре магазина: в Верхнеудинске, Петровском Заводе, Могзоне и Стретенске. Оборот Общества возрос до 532 488 р.

27 августа 1904 г. товарищем министра внутренних дел был утвержден устав Общества потребителей служащих Забайкальской железной дороги, и с этого момента Общество становится юридическим лицом.

На собрании, которое прошло 1–3 декабря 1901 г., прежние члены правления и наблюдательного комитета сложили свои полномочия. Были вновь избраны три члена наблюдательного комитета и четыре члена правления.

В период 1901–1903 гг. отпуск товаров возрастал с каждым годом, одновременно росло число заборщиков, и открывались новые магазины для равномерного обслуживания по всей линии Забайкальской железной дороги. В 1901 г. было 724 члена Общества (из них 483 «полных 100-рублевых пайщиков», остальные «неполные») [7]. В 1902 г. обороты составляли 847 023 р. при 4 458 заборщиках, в 1903 г. — 1 042 633 р. при 5 154 заборщиках [8].

Магазины Общества были открыты в Иркутске, Оловянной и Борзе.

С 1904 г., с началом Русско-японской войны, торговые операции Общества резко увеличились. Товарный оборот и число заборщиков удвоилось в первый же год и продолжали расти до 1906 г. благодаря прибытию командированных служащих с других дорог, усиленному найму рабочих для увеличения пропускной способности дороги, открытию новых разъездов и других мероприятий, связанных с мобилизацией.

В 1904 г. был открыт магазин на станции Мысовой [9], в 1905 г. — на станциях Слюдянка [10] и Адриановка, в 1906 г. — в Тауурове, на станции Урульга и мануфактурное отделение в Иркутске. Кроме того, в 1905 и 1906 гг. начали работать два мануфактурных вагона-лавки.

Таким образом, в 1906 г. действовало уже 18 торговых точек.

Средний забор потребителя в этот год несколько понизился, что объяснялось трудностью доставки товара, поэтому правомлением при отпуске многих предметов были установлены нормы, учитывающие число едоков.

Обороты в 1904 г. составили 2 044 561 р. при 10 603 заборщике, в 1905 г. — 4 131 583 р. при 21 991 заборщике, в 1906 г. — 4 603 658 р. при 22 051 заборщике [11].

Последующие четыре года характеризовались спадом торговых оборотов Общества и уменьшением числа заборщиков. В 1907 г. торговые обороты упали сразу на 1,5 млн р. по сравнению с предшествующим годом и продолжали падать еще на протяжении трех лет. Причина состояла в том, что в тылу армии, т. е. в Иркутске, Верхнеудинске и Чите торговля во время войны получила необычайное развитие. Деньги текли широкой рекой в кассы всех торговцев, о скором окончании войны никто не думал, напротив, все торговцы старались запастись товарами в возможно большем количестве. Но война закончилась, начался большой отток покупателей, большей частью военных или лиц, прикосновенных к войне, приток денег сокращался, а запасы товаров, заказанных раньше или задержанных в пути неурядицами, стали безостановочно прибывать. Когда подошли сроки платежей, наступил кризис. Много старых солидных фирм перестали существовать или переменяли вывеску.

Банкротства влекли за собой резкое понижение цен, в особенности это сказывалось на одежде и галантерее. Многие товары продавались ниже себестоимости благодаря тому, что торговцы «ломали рубль» и не исполняли своих долговых обязательств. Это обстоятельство вызвало, конечно, уход из магазинов Общества покупателей, соблазненных низкими ценами и рекламными распродажами местных торговцев. Но главная причина уменьшения оборота Общества

состояла в другом. Совершенно понятно, что по окончании войны произошло сокращение служащих по дороге, а, следовательно, и сокращение заборщиков в магазинах Общества. Сокращение длилось до 1910 г. Сокращались в том числе служащие, причастные к движению поездов — паровозные и кондукторские бригады.

Падение торга и числа заборщиков за этот период видно из следующих цифр: в 1907 г. торговый оборот составлял 3 035 000 р. при 14 000 заборщиках, в 1908 г. — 2 822 628 р. при 12 900 заборщиках, в 1909 г. — 2 581 229 р. при 11 606 заборщиках, в 1910 г. — 2 393 200 р. при 10 378 заборщиках.

При этом в 1908 г. были открыты новые магазины в селе Лиственничном, при управлении Байкальской паромной железнодорожной переправы, в 1909 г. — в предместье Глазково (Иркутск), на станциях Маритуй и Маньчжурия.

Во всех районах, где имелись коренные и оборотные депо, мастерские, а также управления служб участков пути, имелись свои магазины. Исключение составлял только Танхойский участок пути, для которого вследствие его незначительного протяжения, близости двух соседних магазинов, Слюдянского и Мысовского, и малой населенности не предполагалось открывать собственный магазин, обслуживая танхойских служащих вагоном-лавкой. Впоследствии, при изменившихся условиях, когда на участке начались работы по строительству второго пути, магазин в Танхое был открыт.

Период после 1911 г. характеризовался систематическим ростом оборотов и увеличением числа заборщиков. В 1911 г. торговые обороты были 2 649 316 р. при 11 206 заборщиках, в 1912 г. — 2 960 395 р. при 11 445 заборщике, в 1913 г. — 3 255 944 р. при 12 614 заборщиках, в 1914 г. — 3 401 770 р. при 12 753 заборщиках [12].

Главной причиной роста оборотов за этот период было начало строительства второго пути, которое привлекло на железную дорогу много новых рабочих. Повлиял и естественный рост движения по железной дороге. Большое значение также имел приобретенный правлением опыт в постановки дела закупок, благодаря чему запасы товаров пополнялись своевременно, сообразно потреб-

ностям и вкусам потребителей.

Строительство второго пути на участке от Мысовой до Карымской производилось в 1910 г., но приток рабочих не отозвался сначала заметным ростом торговли, так как на этом участке работали подрядчики, «продолжавшие» своих рабочих из собственных лавок. Начало работ на Кругобайкальском участке в 1911 г., напротив, потребовало немедленного открытия двух новых магазинов на станциях Хвойная и Шарыжалгай, где сосредоточилось большинство рабочих, а затем в 1913 г., когда строительство переместилась на восток, был открыт, как сказано выше, магазин на станции Танхой [13]. Первые два магазина были закрыты соответственно в 1913 и 1914 гг. в связи с окончанием строительных работ, магазин же в Танхое продолжал работать. В 1911 г. был закрыт магазин в Маньчжурии, находившийся в невыгодных условиях и почти совсем не работавший. Наконец, в 1915 г. был открыт последний магазин — на станции Иннокентьевской, обслуживавший наряду с рабочими Забайкальской железной дороги рабочих депо Томской железной дороги.

В 1914 г. рост торгового оборота и числа заборщиков вновь замедлился, что объясняется сокращением работ по строительству второго пути и пока еще малозаметным влиянием войны. Только с 1915 г., благодаря резкому скачку цен, обороты Общества возросли сразу на 1,5 млн р., увеличилось на 2 тыс. чел. число заборщиков, привлеченных, очевидно, более низкими ценами по сравнению с частными торговцами.

Как уже говорилось, до 1904 г. было открыто 11 магазинов: в Иркутске, Мысовой, Верхнеудинске, Петровском Заводе, Хилке, Могзоне, Чите, Оловянной, Борзе, Шилке и Сретенске. Каждый из этих магазинов обслуживал участок от 120 до 150 верст. Хотя железнодорожники пользовались бесплатными билетами для поездок за продуктами, надо было затратить целый рабочий день, чтобы съездить за 100–150 верст и вернуться обратно, а с учетом неудобного расписания поездов порой приходилось прихватить еще ночь или даже часть другого дня. Чтобы уменьшить расстояние между торговыми пунктами, были открыты магазины на промежуточных станциях — в Глазково, Мари-

туе, Танхое, Урульге, Адриановке и, отчасти, в Иннокентьевской. Магазин на станции Иннокентьевской открыли в 1915 г. в целях доставления удобств служащим Забайкальской железной дороги, но при этом имелось в виду также, что вновь открытый магазин, несомненно, должен был привлечь заборщиков из числа служащих Томской железной дороги, которых на этой узловой станции было до 1 тыс. чел. [14].

Кроме того, при главных магазинах были организованы вагоны-лавки, которые развозили продукты по линии. Вагон-лавка, прицепленный к поезду, успевал ежемесячно объезжать свой участок, останавливаясь на станциях, где не было магазина, и обеспечивать служащих на текущий месяц всем необходимым (зимой — мясом в мороженом виде). Количество и распределение этих вагонов менялось в разное время в зависимости от расписания движения поездов и других практических соображений. В 1916 г. имелось 10 вагонов-лавок, из которых 9 распределялись довольно равномерно на участках, восточнее Танхоя, десятый же работал от Иркутска до станции Выдрино, т. е. на протяжении 200 верст, и представлял собой целый поезд из пяти вагонов: служебного для пяти приказчиков и кладовщика, мучного, «жирового», бакалейного и мануфактурного.

После 1904 г. было открыто три магазина. В Слюдянке магазин открыли в 1905 г., сразу после передачи Кругобайкальского участка в управление Забайкальской железной дороги. Слюдянка была выбрана как центральный пункт этого участка, где имелось коленное депо и работало много железнодорожных рабочих и служащих. В Татауровской даче магазин был открыт в 1906 г., когда начались крупные заготовки лесных материалов. Работы там были разбросаны на большом протяжении, и потому имелись два отделения: при станции Дровяная и отдельное мясное отделение при станции Мелдегун. Кроме того, по железнодорожным путям дачи ходил один из 10 упомянутых вагонов-лавок. В селе Лиственичном магазин был открыт в 1908 г. и обслуживал исключительно рабочих и служащих Байкальской паромной железнодорожной переправы [15].

Следует заметить, что рост торговых оборотов Общества зависел от деятельности За-

байкальской железной дороги. Усиленное движение поездов при мобилизациях 1900 и 1904 гг., когда штат служащих дороги пополнялся многочисленными командированными с других дорог паровозными и кондукторскими бригадами и другими агентами, усиление строительных работ на дороге, когда пополнялся контингент служащих и рабочих службы пути — все это непосредственно отражалось на спросе товаров в магазинах Общества. Напротив, когда движение затихало и строительства не было, в оборотах Общества появлялось затишье. Открытие новых магазинов в первое время существования Общества, конечно, играло заметную роль в смысле увеличения торга, так как такими магазинами захватывались новые районы. Впоследствии значение новых магазинов изменилось, так как они имели главной целью не столько привлечение новых заборщиков, сколько улучшение качества обслуживания покупателей, которые, проживая далеко от больших станций, вынуждены были затрачивать много времени, чтобы съездить за продуктами в ближайший магазин и вернуться домой.

#### *Литература*

1. Общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги: обзор деятельности за период 1899 – 1916 гг. / сост. Н. Люри. Иркутск, 1917. С. 3.
2. Общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги: обзор деятельности за период 1899 – 1916 гг. / сост. Н. Люри. Иркутск, 1917. С. 5.
3. Известия Общества потребителей служащих Забайкальской железной дороги. 1916. № 9. С. 8.
4. Общество Потребителей Служащих Забайкальской железной дороги: обзор деятельности за период 1899 – 1916 гг. / сост. Н. Люри. Иркутск, 1917. С. 6.
5. Иркутская летопись 1661 – 1940 гг. / сост. автор-сост. Ю.П. Колмаков. Иркутск, 2003. С. 126.
6. Иркутск: энцикл. словарь / под ред. С.И. Гольдфарб. Иркутск, 2006. С. 278.
7. Известия Общества потребителей служащих Забайкальской железной дороги. 1916. № 9. С. 8.
8. Общество Потребителей Служащих Забайкальской железной дороги: обзор деятельности за период 1899 – 1916 гг. / сост. Н. Люри. Иркутск, 1917. С. 7.