

В. В. Морозан
**УСПЕХИ И НЕУДАЧИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ
ДИНАСТИИ КАМЕНСКИХ**

doi: 10.30759/1728-9718-2021-3(72)-125-134

УДК 94(470.5)''18/19''

ББК 63.3(235.55)53

В предложенной читателю статье рассматривается деятельность одного из крупнейших пароходных и транспортных предприятий Волжско-Камского бассейна в начале XX в. — торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские». Фирма имела давнюю и богатую событиями историю и просуществовала более полувека, перевоза товары и пассажиров по Волге и Каме, а также гужевым и железнодорожным транспортом. Основанная Федором Козьмичом и Григорием Козьмичом Каменских в 1857 г. компания пережила взлеты и падения, приведшие к ее поглощению другим более успешным предприятием в начале XX в. В статье уделено особое внимание причинам коммерческих неудач детей и внуков основателей фирмы, которые пришли к ее управлению после смерти Федора и Григория Каменских. В условиях обострившейся конкуренции начала XX столетия между различными пароходными и транспортными компаниями, особенно после экономического кризиса и революционных событий 1905–1907 гг., семья Каменских предпринимала немалые усилия по спасению своего предприятия, потратив значительные средства на его модернизацию. Существенно увеличилась сеть контор торгового дома не только на обширной территории России, но и за ее пределами. Закупались новые пароходы, заказы которых располагались на отечественных заводах. Открыв в Гамбурге, Берлине и Лондоне свои конторы, фирма пыталась включиться в экспортную торговлю России, планируя использовать свои транспортные средства. Однако неудачные методы управления и несоразмерные расходы на расширение инфраструктуры предприятия и его технической оснащенности привели компанию на грань банкротства.

Ключевые слова: *пароходство, транспортировка грузов и пассажиров, кредит, судостроение, конкуренция*

О судьбе Федора и Григория Козьмичей Каменских, их сыновей и внуков написано несколько работ.¹ Не осталось без внимания исследователей и их детище — торговый дом «Ф. и Г. Братья Каменские».² Однако в целом исследователи обращали внимание на успехи братьев Каменских, на общественную деятельность представителей этой семьи и их благотворительность.³ Причины неудачи фирмы в

начале XX в. остались за пределами интереса авторов этих работ. Таким образом, в настоящей статье рассматриваются положение дел в этой компании в 1902–1914 гг. и действия по ее спасению.

Для России первой половины XIX в. проблема транспортного сообщения была одной из наиболее острых. Отсутствие достаточных шоссейных дорог и удобных транспортных средств делали гужевой способ передвижения самым востребованным, учитывая, что водные артерии не всегда позволяли доставить товар в нужное место. Именно эти обстоятельства и побудили братьев Каменских заняться транспортировкой разного рода товаров между Волгой и Уралом. Примечательно, что предпринимательская деятельность братьев Григория и Федора Козьмичей Каменских началась

¹ См.: Вяткин В. В. Род ищущих Господа. История Пермского Успенского женского монастыря. Пермь, 2001; Корчагин П. А. Губернская столица Пермь. Пермь, 2006. С. 161–166, 214–217.

² См.: Лапшин Р. В., Митюков Н. В., Коробейников А. В. Камские пароходные магнаты (1846–1918 гг.) // Иднакар: методы историко-культурной реконструкции. 2020. № 1(39). С. 4–319; Мельчакова О. А. Семья Каменских: их вклад в экономическое развитие Пермского края: [в т. ч. о Ф. К. Каменском] // Предпринимательство Прикамья: история и современность: тезисы межрегион. науч.-практ. конф. Пермь, 2002. С. 95–101; Она же. Федор Козьмич Каменский // Городские головы города Перми. Пермь, 2003. С. 40–44.

³ См.: Баядина Н. П. Пермское купечество. Пермь, 2002; Лядова А. С. Архитектурное наследие предпринимателей, меце-

натов XIX века братьев Каменских как ресурс историко-культурного туризма города Перми и Пермского края // Вестн. Прикам. соц. ин-та. 2020. № 2 (86). С. 77–84; Она же. Развитие историко-культурного туризма как элемент духовно-нравственного и патриотического воспитания (на примере архитектурного наследия братьев Каменских в городе Перми XIX века) // Национальная безопасность: стратегические приоритеты и система обеспечения: материалы Междунар. науч.-практ. конф. Пермь, 2016. С. 492–500.

задолго до Крестьянской реформы 1861 г., когда они еще состояли в крепостной зависимости у князей Шаховских. Очевидно, в родной деревне Данилихе, которая располагалась недалеко от Перми, братья Каменские бывали не так часто. Отпущенные хозяевами на заработки, они использовали свой гужевой транспорт для доставки грузов в разные торговые центры, зарабатывая не только на жизнь, но и на личную свободу. Судя по разным данным, Каменские промышляли извозом до выкупа из крепости около 20 лет. По сведениям А. С. Лядовой, братья Григорий и Федор Каменские выкупились с семьями на волю у дочери князя Петра Федоровича Шаховского, Варвары Бутера (1796–1870), лишь накануне Крестьянской реформы в 1857 г.⁴

Братья Каменские родились и выросли в д. Данилихе близ Перми, куда переселился их отец после женитьбы в 1805 г. на Анне Даниловне Верхоланцевой (Верхоланцовой). Примечательно, что при крещении Федора его отец был записан в церковную книгу как Козьма Верхоланцев. Эта неточность обнаружилась при подготовке документов для получения звания потомственного почетного гражданина в 1872 г. По этому случаю Консистерия в Перми поручила священнику Афанасию Нечаеву провести расследование. Из слов А. Нечаева следовало, что эту ошибку писец совершил из-за старой традиции записывать фамилию представителей той или иной семьи по фамилии старшего в доме.⁵ Таким образом Федор, вошедший в дом своего тестя Данилы Верхоланцева, и был записан по фамилии отца своей матери. Его младший брат Григорий родился 18 января 1814 г., но был записан в метрической книге под настоящей фамилией отца.

Своим промыслом братья Каменские стали заниматься, будучи совсем молодыми людьми. Получив вольную, Федор Каменский приобрел в начале 1858 г. свидетельство купца 3-й гильдии, состоя в одном капитале с братом Григорием. Вслед за этим Каменские стали пересматривать характер своей предпринимательской деятельности. Очевидно, еще до объ-

явления капитала по 3-й гильдии они решили совместить разные способы передвижения товаров, включая и водный транспорт, открыв в 1857 г. буксирное пароходство.⁶ Таким образом, они создали многопрофильное предприятие доставки грузов разными транспортными средствами. Хотя со временем перевозка речными судами стала иметь определяющее значение в фирме Каменских, они не отказались и от дальнейшего использования гужевого транспорта. Организованные в годы их молодости линии конных перевозок не только в Приволжско-Камском районе, но и далеко за его пределами продолжали функционировать вплоть до начала XX в. Водными и сухопутными путями предприятие Каменских доставляло товары на запад до Санкт-Петербурга и на восток до Китая. Для этих целей предприниматели применяли также и железнодорожный транспорт. В письме на имя А. В. Коншина И. Г. Каменский писал в 1909 г.: «Наше пароходное и транспортное предприятие, основанное в 1857 г., уже в течение почти 50 лет имеет своей задачей служить товарообмену в бассейне рек Кама и Волга посредством правильных рейсов товарных и пассажирских пароходов и барж, количество которых ныне достигает 102 номера (26 пароходов и 76 барж) и многочисленных контор в Приволжском и Прикамском краях, в Сибири, в обоих столицах и за границей».⁷

В конце 1850-х гг. предприятие Каменских получило свой первый заказанный на заводах общества «Сормово» буксирный пароход «Работник». Со временем флотилия братьев Каменских многократно возросла за счет новых судов. Так, в 1862 г. им принадлежали два буксирных парохода, а в 1865 г. — около 10 судов. В 1860-е гг. в семье Каменских сложилась традиция называть вновь построенные суда в честь членов семьи. За более чем 15 лет деятельности пароходное и транспортное предприятие Каменских превратилось в эффективно действовавшую фирму в бассейнах р. Волги и Камы, постепенно оттеснявшую своих конкурентов в этих районах. Отметим, что предприниматели не ограничивались лишь пароходным и транспортным бизнесом, а зарабатывали и на удачных операциях с недвижимостью. Вкладывали они свои средства

⁴ См.: Лядова А. С. Изучение исторического и культурного наследия как основы формирования гражданского патриотизма и национальной идентификации россиян (на примере исследования предпринимательской и благотворительной деятельности братьев Каменских) // Вестн. Прикам. соц. инта. 2016. № 1 (73). С. 81.

⁵ Выписка из метрических книг Верхнемуллинского села Николаевской церкви, Пермского уезда // РГИА. Ф. 1343. Оп. 39. Д. 1950. Л. 4.

⁶ См.: Дублет Н. И. Кама: Очерки истории судоходства. Молотов, 1950. С. 42.

⁷ И. Г. Каменский — А. В. Коншину. 7 сентября 1909 г. // РГИА. Ф. 588. Оп. 5. Д. 58. Л. 1.

также в добычу золота, не упуская случая заниматься и ростовщичеством.⁸ Успех в грузопассажирских перевозках сподвиг братьев Каменских в 1871 г. сменить статус своего предприятия, зарегистрировав его как торговый дом «Ф. и Г. Братья Каменские», который просуществовал до 1910 г.

Рост числа судов существенно увеличил расходы торгового дома на их содержание и ремонт. Для смягчения этого бремени Каменские в 1874 г. запустили свой литейно-механический завод, что было редким явлением для транспортно-пароходных компаний. В последующие годы собственникам фирмы удалось существенно увеличить число речных судов, продолжая теснить своих конкурентов. «К 1897 г. на Каме осталось два крупных купеческих пароходства — Каменских и Любимова, в результате между ними было заключено соглашение, по которому, например, унифицировались типы судов».⁹ Конкурировать с ними пыталось предприятие Курбатова, но безуспешно. Отметим, что в конце XIX в. начался быстрый процесс укрупнения различных транспортно-пароходных компаний за счет слияния с другими фирмами или их поглощения. Ускорился и процесс акционирования таких предприятий. Так, в 1899 г. в единое предприятие вошли фирмы «Курбатов и Игнатов», «А. Трапезников и К^о», «А. М. Морозова наследница Е. Г. Морозова» и «Ф. С. Колмогорова наследники», которые стали работать в Западной Сибири.¹⁰ В 1904 г. фирма Любимова была преобразована в акционерное общество «Иван Любимов и К^о». После ухода с Камы компании «Курбатов и Игнатов» ее пытались заменить М. К. Кашина и М. П. Зарубин, но также безуспешно.

Однако к этому времени из жизни уже ушли основатели фирмы Федор и Григорий Козьмичи Каменские, сначала старший брат, затем младший. В частности, по случаю кончины последнего пермская газета писала: «В 2 часа ночи на 28-е число января 1893 г. скончался в Перми от паралича сердца потомственный почетный гражданин Григорий Козьмич Каменский на 80 году от рождения... В ведении своих дел он старался быть независимым и потому для себя он не только не прибегал к по-

мощи банков, но напротив, обеспечивал себя запасным капиталом на случай несчастья и убытков; капитал этот никогда не пускался в оборот, хотя размеры дела от этого и страдали, пример достойный подражания, особенно для современных коммерсантов. Никогда не гнался он за быстрым обогащением, не предпринимал дел сомнительных, расширяя свое дело постепенно. Торговая деятельность покойного заключалась, главным образом, в пассажирском и буксирном пароходстве между Пермью и Нижним Новгородом и в транспортном деле между Москвой и Сибирью до Иркутска, с одной стороны, и городами Средней Азии — с другой. В последние годы к этому прибавились еще хлопковые плантации в окрестностях Ташкента и хлопкоочистительные заводы в Ташкенте и Коканде».¹¹ Перечисляя достоинства предпринимателя, автор все же ошибался в отношении банковских кредитов на имя Каменских, так как владельцам фирмы еще в 1873 г. в Пермском отделении Государственного банка был открыт кредит в размере 200 тыс. руб., который в 1887 г. был увеличен до 600 тыс. руб.¹² В таком размере он был переведен из Пермского отделения в Санкт-Петербургскую контору. Фирма им пользовалась весьма активно, представляя к учету различные векселя. Так, на 17 сентября 1909 г. ее задолженность по этому кредиту составляла 326 тыс. руб.¹³

Не упускала компания возможности брать займы и в других кредитных заведениях. Впрочем, отмеченная в некрологе осторожность в предпринимательском деле была характерна для Григория и Федора Козьмичей Каменских. Основатели фирмы рано стали привлекать к семейному купеческому делу своих сыновей. Учитывая, что сеть контор и агентств компании росла, помощь молодых членов семьи была особенно востребована. Так, старший сын Федора Козьмича, Михаил, обосновался в Нижнем Новгороде, где функционировала одна из ведущих контор торгового дома. Михаил Федорович (1840–1905) быстро освоился в этом городе, наладив отношения со многими фирмами. В 1880 г. он возглавил правление Нижегородского общества взаимного кредита, заняв должность директора, а с 1895 г.

⁸ См.: Лядова А. С. Указ. соч. С. 81, 82.

⁹ Лапшин Р. В., Митюков Н. В., Коробейников А. В. Указ соч. С. 107.

¹⁰ См.: Барышников М. Н. Деловой мир России: ист.-биограф. справ. СПб., 1998. С. 88.

¹¹ Пермские губернские ведомости. 1893. 20 февр.

¹² Доклад Отдела местных учреждений к заседанию Совета Государственного банка 25 сентября 1909 г. // РГИА. Ф. 588. Оп. 5. Д. 58. Л. 17.

¹³ Там же.

состоял председателем возникшего в том же году Нижегородского общества взаимного страхования от огня. Оба заведения имели определенное значение и для семейного бизнеса Каменских. В них можно было и ссуды получить, и товар застраховать. После смерти дяди и отца Михаил Федорович стал неформальным лидером коммерческого дела семьи Каменских. С 1893 г. в число совладельцев фирмы, помимо старшего сына Федора Козьмича, вошли Василий Федорович и их двоюродные братья Алексей, Александр и Иван Григорьевичи Каменские. Затем были включены и внуки основателей торгового дома.

Впрочем, второе и третье поколения предпринимателей Каменских оказались не столь внимательны к конъюнктуре рынка и расчетливы в своих коммерческих операциях. Очевидно, что в процессе покупки ряда предприятий и расширения инфраструктуры торгового дома новое поколение совладельцев оказалось не готово к рачительному и сбалансированному использованию капиталов. В частности, в крайне тяжелом положении оказались Суксунский, Тисовский, Молебский заводы, купленные Каменскими в 1893 г. после банкротства Александра Петровича Демидова. Приобретенные предприятия при покупке уже были в плачевном состоянии. Однако паллиативные меры по их поддержанию были малоэффективны, требовались новые значительные расходы, которые фирма не могла себе позволить. Не помогла и помощь Государственного банка, который открыл в 1903 г. торговому дому кредитную линию на оборотные средства для Суксунских заводов. Впрочем, норма по ссудам под металлы в 50 тыс. руб. была недостаточной для поддержания имевшегося уровня производства. Очевидно, к началу XX в. Каменские осознали ошибочность покупки указанных заводов, так как в последующие годы отказались пользоваться указанным кредитом в Пермском отделении банка.¹⁴ А сами заводы постепенно приходили в упадок.

Непомерными для фирмы оказались и расходы по расширению сети контор и модернизации парка судов. «Означенный Торговый дом, — писали авторы банковской справки, — владеющий обширным пароходным и транспортным предприятием и Суксунскими горными заводами на Урале, в настоящее время

испытывает крайнее напряжение оборотных средств вследствие произведенных им затрат по расширению дела путем открытия новых транспортных контор в портах Балтийского моря и за границей, вызванного усилением за последнее время экспорта сибирского сырья и сельскохозяйственных продуктов. Недостаток оборотных средств, обусловленный сими затратами, а также расходами по установлению доставки водным путем продуктов уральского производства в торгово-промышленные центры России, в связи с затяжными со стороны клиентов в уплате фрахта и выкупе ссуд под грузы, вынуждает Торговый дом ходатайствовать об открытии в Госбанке промышленного кредита на оборотные средства в размере 800 тыс. руб., необходимых собственно для производства операций по упомянутым новым транспортным конторам, с обеспечением кредита залогом части принадлежащего Торговому дому имущества».¹⁵ Достаточно сказать, что Суксунские горные заводы занимали 114 тыс. десятин земли, включая обширные лесные угодья. По оценке предпринимателей, одна такая десятина могла стоить не менее 70 руб. В частности, когда отчуждалась из этого имения некоторая часть земли для Пермь-Екатеринбургской железной дороги, общество нашло возможным заплатить Каменским по 125 руб. за десятину.¹⁶

Несомненно, усилия по расширению географии транспортировки товаров, а также по модернизации судового парка были оправданы. Однако масштабы оказались несоразмерны возможностям фирмы. В начале XX в. особенно обострилась конкуренция среди транспортных судоходных компаний. В связи с этим судовладельцы Волжского бассейна стремились к усовершенствованию перевозочных средств за счет постройки новых типов судов с большей грузоподъемностью, быстроходностью и улучшенными двигателями с высокой степенью экономии топлива. Не исключением было и предприятие Каменских, которое в 1906–1907 гг. купило два парохода последних моделей судов стоимостью 350 тыс. руб. Вскоре было принято решение закупить на отечественных заводах еще 6 пароходов и 2 железные баржи. Их планировали построить в 1908–1909 гг., потратив на этот заказ 1 200 тыс. руб.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Отношение Правления Торгового дома «Ф. и Г. братья Каменские» на имя управляющего Государственным банком. 15 мая 1908 г. // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 905. Л. 160.

¹⁴ Справка Учетно-ссудного отделения С.-Петербургской конторы Государственного банка // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 905. Л. 155.

Таблица 1

РАСХОДЫ КОМПАНИИ, ТЫС. РУБ.

Расходы	На 01.11.1905	На 01.11.1906	На 01.11.1907	На 01.11.1908
По транспортированию	3 555	3 237	3 526	3 740
По пароходству	980	1 212	1 542	1 580
По механическому заводу	226	216	232	262
По владениям в Средней Азии	47	43	39	56
По Суксунским горным заводам	315	356	403	420
По разным статьям	104	62	59	32
Итого	5 227	5 126	5 801	6 090
Прибыль	357	404	207	198
Всего	5 584	5 530	6 008	6 288

Источник: Отношение Правления Торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские» на имя управляющего Государственным банком. 7 сентября 1909 г. // РГИА. Ф. 588. Оп. 5. Д. 58. Л. 20б.

Но к 1908 г. финансовые возможности предприятия по реализации этого плана были исчерпаны и вынудили его владельцев обратиться к банкам за кредитами.

В отмеченное время главная контора предприятия находилась в Санкт-Петербурге. Помимо этого, транспортные конторы торгового дома были открыты в Приволжском и Прикамском краях, на Сибирской железной дороге, в частности в Москве, а также в Акмолинске, Барнауле, Казани, Бийске, Екатеринбурге, Камышлове, Москве, Нижнем Новгороде, Ново-Николаевском посаде, Омске, Перми, Санкт-Петербурге, Петропавловске, Павлодаре, Семипалатинске, Тюмени, Томске, Троицке, Ташкенте, Тобольске, Челябинске, Чугучаке (Китай), Шадринске. Временные конторы — на Ирбитской, Ишимской, Крестовской и Мензелинской ярмарках. Во время навигации открывались также временные в Ярославле, Рыбинске, Чистополе и Сарапуле. В Риге находилась главная контора по заграничным сообщениям. Еще были конторы в Либаве, Виндаве, Гамбурге, Берлине и Лондоне. Количество перевозимых с помощью транспорта фирмы грузов из года в год увеличивалось. Так, за навигационный сезон 1892/93 гг. она перевезла 5 606 тыс. пудов, за 1902/03 гг. объемы груза увеличились почти вдвое, составив до 10 009 тыс. пудов, а за 1904/05 и 1905/06 гг. они уже достигли 12 354 тыс. и 12 025 тыс. пудов соответственно.¹⁷ Рост товарооборота привел и к росту годовых расходов компании, которые превысили после 1907 г. 6 млн руб. (см. табл. 1).

Из финансовых отчетов фирмы следовало, что годовой баланс 1908 г. по сравне-

нию с 1905 г. увеличился почти на 1 500 тыс. руб., а валовый доход по операциям — на 700 тыс. руб. Но при этом увеличивался и пассив предприятия, что привело к выработке собственных средств на 315 тыс. руб. (имеется в виду капитал, пущенный в дело, плюс амортизационные отчисления в размере 7 121 тыс. руб. на 1 ноября 1908 г. против 6 897 тыс. руб. на 1 ноября 1905 г.). К этому следует прибавить средства кредиторов на 829 тыс. руб. и приходные суммы на 336 тыс. руб. По активу фирмы следует отметить увеличение оборотных средств на 628 тыс. руб., то есть почти на ту же сумму, на какую увеличилась кредиторская задолженность. Имущество и прочие статьи актива выросли на 872 тыс. руб. Правда, в счет кредиторской задолженности надо отнести сумму в 500 тыс. руб., которая составляла долгосрочную ипотечную ссуду по Суксунским горным заводам. Последний фактор существенно снижал финансовое давление на предприятие. Таким образом, разница в пользу превышения оборотных средств против кредиторских обязательств по балансу на 1 ноября 1908 г. составляет значительную сумму в размере около 1 434 тыс. руб. (4 651 тыс. руб. — 3 717 тыс. руб. — 500 тыс. руб.).¹⁸

Несмотря на положительный балансовый итог, тенденция к ухудшению финансового состояния фирмы была очевидной. Однако совладельцы предприятия продолжали рассчитывать на успех и при таком усиливающемся напряжении денежных ресурсов, увеличивая расходы на расширение парка судов. При отсутствии

¹⁷ Там же. Л. 156–1560б.

¹⁸ Отношение Правления Торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские» на имя управляющего Государственным банком. 7 сентября 1909 г. // РГИА. Ф. 588. Оп. 5. Д. 58. Л. 20б.

собственных оборотных средств Каменские, как отмечалось выше, рассчитывали покрыть большую часть расходов на строительство пароходов банковскими кредитами. Заметим, что недостаток оборотных ресурсов стал ощущаться еще в тяжелые для отрасли кризисные годы начала XX в. Так, в докризисные годы торговый дом получал солидные доходы от транспортировки нефти. Это явление было характерно для многих судовых компаний, работавших на Волге. Рост востребованности нефтеналивных судов при возможности получить ощутимые доходы от транспортировки сырья способствовал расширению танкерных флотилий многих транспортных компаний. Таким образом, параллельно с ростом добычи нефти в Бакинском районе и усиленным спросом на нефтяные транспортные средства на Волге, вследствие расширения рынка потребления этого продукта, шло и развитие волжского наливного флота. Регулярно возрастающий спрос на перевозочные средства обуславливал хорошее состояние фрахта, что и служило стимулом для дальнейшего развития парка судов. Сфера фрахтовки судов в эти годы существенно улучшилась как за счет своевременности оплаты, так и благодаря росту сети контор и агентств транспортных компаний, через которые производилось оформление заказов и расчеты по фрахту. В эти успешные для отрасли годы фрахт был менее всего растянут во времени, так как оплата за перевозку грузов поступала в кассы транспортных компаний без особых задержек.

Такая тенденция развития событий наблюдалась до 1902 г., когда бакинская продукция достигла кульминационной точки добычи — 636 млн пудов. Именно в этом году было вывезено из Баку наибольшее количество груза (378,7 млн пудов), а из Астрахани было отправлено 300 млн пудов. Именно в 1902 г. стало наблюдаться некоторое перепроизводство перевозочных средств, хотя транспортные компании вложили немало ресурсов в расширение парка судов, особенно деревянного наливного флота. Таким образом, провозоспособность флота оказалась в значительной степени невосребованной. Добыча нефти, хотя и неравномерно, стала быстро сокращаться, дав в 1903 г. 597 млн пудов, в 1904 г. — 615 млн, в 1905 г. уже только 410 млн пудов.¹⁹ Все это привело к

убыли притока нефтепродуктов на Волгу, уровень которых упал до 236 млн пудов. Создавшееся крайне неблагоприятное соотношение между предложением транспортных средств и спросом на них самым пагубным образом отразилось на общем состоянии речного флота в целом и в особенности на положении дел торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские».

Последующие события лишь усугубили положение фирмы. Особенно трудной оказалась навигация в 1906 г. События, развернувшиеся в 1905–1907 гг., оказались для транспортных компаний России и в частности Поволжья крайне пагубными. Социальные волнения привели к нарушению обычных зимних операций по покупке на местах зернового хлеба. Да и вообще вся торгово-промышленная деятельность существенно сократилась, а следовательно, и спрос на перевозку сухих грузов. Наряду с этим продолжалось дальнейшее сокращение вывоза нефтяных продуктов. Положение дел усугубил и неурожай зерновых в 1906 г., что усилило падение товарных перевозок. Хлебные фрахты упали в 1906 г. на 20–30 % против 1905 г. После отмеченного неурожая предложений по транспортировке хлебных грузов к открытию навигации 1907 г. почти не было. Транспортный кризис усугубили и забастовки каспийских судовых команд. До 1 мая привоз нефтяных грузов в Астрахань из Баку составлял всего 4,6 млн пудов против 46,7 млн пудов в 1906 г. Из Астрахани вывоз грузов был более значительным, хотя и меньшим, чем в прошлые годы. К примеру, в 1907 г. было отправлено 11,1 млн пудов против 28,9 млн в 1906 г. Только под конец навигационного сезона деятельность транспортных компаний на Волге несколько оживилась благодаря усилившемуся движению нефтяных грузов и зернового хлеба нового урожая. Однако хлебные фрахты увеличились только на 4–10 % по сравнению с аналогичными показателями 1906 г. Лишь к концу навигации 1907 г. положение дел в Астрахани стало восстанавливаться. Возможно, судовые компании смогли бы увеличить товароборот по всей цепочке Волжского бассейна, если бы не резкий спад воды в конце навигации и ранние ледоставы. Многие перевозчики грузов оказались застигнуты врасплох этими явлениями. В итоге значительной части судов пришлось зимовать там, где их застали морозы, и не только в затонах, но и в открытых плесах.

Усложнились и условия фрахтования судов на Волге. Вследствие сильной конкуренции

¹⁹ См.: Народное хозяйство в 1913 году. Годовые обзоры важнейших отраслей народного хозяйства (год шестой). Пг., 1914. С. 337.

Таблица 2

СВЕДЕНИЯ ИЗ БАЛАНСОВ ТОРГОВОГО ДОМА
«Ф. и Г. БРАТЬЯ КАМЕНСКИЕ», ТЫС. РУБ.

Актив	На 01.11.1905	На 01.11.1906	На 01.11.1907
Оборотные средства:			
касса, текущие счета,	301	197	155
процентные и дивидендные бумаги,	842	796	780
векселя и дебиторы	2 880	2 765	2 644
Всего	4 023	3 758	3 579
Товары, материалы	157	142	168
Прочее имущество	5 596	5 678	6 166
Переход сумм и разное	491	678	760
<i>Итого</i>	10 267	10 256	10 673
Пассив	На 01.11.1905	На 01.11.1906	На 01.11.1907
Капитал в деле	4 600	4 494	4 443
Амортизационный капитал	2 297	2 500	2 710
Кредиторы	2 888	2 661	2 784
Переход сумм и разное	482	601	736
<i>Итого</i>	10 267	10 256	10 673

Источник: Отношение Правления Торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские» на имя управляющего Государственным банком. 15 мая 1908 г. // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 905. Л. 156об.

между пароходчиками за фрахт на большие партии грузов в этом водном бассейне установился очень неудобный порядок уплаты фрахтов грузоотправителями, которые его производили через большие промежутки времени. Конечно, и до русско-японской войны наблюдались порой такие же задержки в оплате, но они были несистемными и в целом занимали меньшую долю денежных оборотов. Следовательно, общие обстоятельства в этой отрасли все же не стесняли судовладельцев в средствах. Кроме того, отложенный платеж компенсировался доступностью и дешевизной банковского кредита. Война и внутренние социальные потрясения привели к сокращению и удорожанию кредита. Задержки в платежах заставляли фирмы пускать в оборот дополнительные запасы средств. По такому же пути шла и фирма «Ф. и Г. Братья Каменские» (см. табл. 2). Впрочем, из балансов компании видно, что оборотные средства сокращались, а расходы на имущество увеличивались, что сильно отражалось на ее финансовом равновесии.

События 1902–1907 гг. привели к острейшей конкуренции между транспортными и судовыми компаниями. В определенной степени эти явления стали переломными в судьбе многих фирм. Стало очевидным, что время эффективной эксплуатации старых типов судов закончилось, а успеха достигает тот, кто успеет

оснастить свой флот современным транспортом. Впрочем, многие судовладельцы стали осознавать это еще в период роста перевозок, начав вкладывать средства в сооружение более крупнотоннажных и совершенных судов. Этим путем пыталась пойти и фирма «Ф. и Г. Братья Каменские», но с опозданием и в крайне неблагоприятных для себя условиях. В 1904 г. она закупила для товарно-пассажирских перевозок на Каме два парохода («Александр» и «Михаил») и один в 1905 г. В 1906–1907 гг. были закуплены еще два парохода, на которые были затрачены значительные средства, учитывая низкий уровень доходов в те годы. Примечательно, что эксплуатация последних двух судов дала в 1906 г. хорошую прибыль, которая составила 17,5 % без учета погашения и 12,5 % с учетом платежей по кредитам. В следующем году прибыль по этим судам составила 19%.²⁰ Этот фактор особенно обострял желание владельцев торгового дома обновить свой парк судов.

Чтобы поддержать транспортировку грузов на высоком уровне, торговый дом, как отмечалось выше, обратился в 1908 г. в Петроградскую контору Государственного банка за кредитом в 800 тыс. руб. Полученные

²⁰ Отношение Правления Торгового дома «Ф. и Г. Братья Каменские» на имя управляющего Государственным банком. 15 мая 1908 г. // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 905. Л. 159.

деньги предполагалось использовать в качестве посреднических ссуд под зерновой хлеб и иные товары, которые сдавались на комиссию или для транспортировки судами компании. «Что касается... нашего ходатайства о посредническом кредите, — писал И. Каменский А. В. Коншину, — то такое было вызвано настоящим желанием и просьбами наших грузоотправителей, которые просили ссуды под имеющийся у них хлеб, ввиду чего кредита этого искали мы не для себя, не для своих промышленных целей (да и как можно было бы воспользоваться посредническим кредитом для промышленных целей, когда объектом ссуды является хлеб в натуре), а исключительно для вкладчиков, связанных с нами давними коммерческими отношениями...»²¹ Однако просьба Каменских не была удовлетворена в банке.

В 1909 г. торговый дом снизил свои запросы до 80 тыс. руб., но вновь получил отказ. В своем письме И. Г. Каменский объяснял, что ссуда, просимая в Государственном банке, нужна предприятию для «специальных целей, а именно для снабжения оборотными средствами вновь вводимой отрасли нашего предприятия по перевозке за границу отечественного сырья и сибирских продуктов».²² С этой целью фирмой и были открыты новые конторы в Прибалтийском крае, а также и за границей (в Берлине, Гамбурге и Лондоне). «Если мы и сочли для себя возможным обратиться за кредитом именно к Государственному банку, — писал автор письма, — то это было сделано лишь в предположении, что банку, как государственному учреждению, не могут быть чужды интересы вывозной торговли нашего отечества. Конечно, с другой стороны, означенное выше дело мы стремились поставить на широкую ногу, воспользовавшись средствами банка, так как отделить для сего дела значительную часть наших оборотных средств от нашего местного промышленного предприятия мы не могли без ущерба для этого последнего».²³

Другой попыткой добиться кредита в Государственном банке стали просьбы в мае 1909 г. профинансировать покупку у акционерного общества «Сормово» партии пароходов. По замыслу Каменских, корабли должны были курсировать по Каме между Пермью и Нижним Новгородом. До 1909 г. на этом направлении

ходили десять пароходов компании. Из этого числа только три были новыми, купленными в 1904–1905 гг. В 1909 г. старые корабли были переброшены на линию Самара–Нижний Новгород. Если бы их работа оказалась выгодной для компании, то они остались бы на этом направлении и в последующие годы. В противном случае собственники намеревались их продать. Взамен судов, снятых с маршрута Пермь–Нижний Новгород, фирма предполагала купить шесть новых за счет привлечения кредитных средств. Торговый дом просил у банка на эти цели 1 200 тыс. руб.²⁴ При этом заказ был оформлен в обществе «Сормово» задолго до обращения в Государственный банк. Почтово-пассажирские пароходы по традиции были названы в честь членов семьи Каменских: «Марианна», «Наталия», «Федор», «Григорий», «Александр» и «Василий». Все отмеченные корабли подлежали сдаче заказчику в течение мая 1909 г. Впрочем, несколько позднее фирма Каменских ограничилась сначала кредитом по пяти пароходам, так как с шестым «Василием» возникли задержки по его строительству. Все суда были двухпалубными с новыми моделями машин, предполагавшими существенную экономию топлива. Схема расчетов по этим кредитам позднее была определена Государственным банком. Если бы Совет банка одобрил кредит, то общество «Сормово» получило бы от банка в счет платежа по кораблям 2/3 стоимости судов. Остаток суммы общество «Сормово» рассрочивало Каменским под векселя на пять лет до 1 июня 1914 г. Правда, строитель судов допускал возможность отказа со стороны Государственного банка в просимом кредите. Тогда общество готово было получить от торгового дома 20 % стоимости заказа наличными, остальная же часть платежа производилась в рассрочку на пять лет. Впрочем, банк пошел навстречу обществу «Сормово» и торговому дому Каменских, одобрив кредит в размере 675 тыс. руб.²⁵ Позднее, при выдаче компании кредита и на шестой пароход, общая сумма долга достигла 811 тыс. руб. Таким образом, заказанные пароходы поступили в распоряжение фирмы «Ф. и Г. Братья Каменские» в 1909 г.

²¹ И. Г. Каменский — А. В. Коншину. 28 ноября 1908 г. // РГИА. Ф. 588. Оп. 5. Д. 58. Л. 35.

²² Там же.

²³ Там же.

²⁴ Записка Отдела местных учреждений в Совет Государственного банка к заседанию 29 мая 1909 г. // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 1219. Л. 12.

²⁵ Доклады Совету Государственного банка. 15 июля 1909 г. // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 909. Л. 16.

Последующие события показали, что компания не смогла выполнить взятые на себя обязательства в полной мере, хотя с большим трудом все же долги погашала. Из-за отсутствия достаточных средств фирма стала допускать срывы платежей Государственному банку, прося о рассрочке по ним. Предпринятая в 1910 г. попытка преобразовать «Торговый дом в Товарищество пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. Братья Каменские»» не улучшила финансовое положение фирмы. Так, запланированный на 30 июня 1911 г. платеж в размере 135 тыс. руб. она просила перенести на 23 ноября того же года из-за отсутствия свободных средств. Возможно, оздоровлению предприятия мешали те же методы управления и те же собственники. Пайщиками товарищества остались практически те же лица, которые входили в состав бывшего торгового дома. Хотя в числе вновь приглашенных были А. А. Каменская, Л. Н. Каменская, О. И. Каменская, В. И. Каменский, они вряд ли могли улучшить финансовое состояние предприятия и уж тем более его управление. Лишь А. Н. Ильин и П. И. Лыхин оказались новыми совладельцами. Впрочем, П. И. Лыхин долгие годы был управляющим торгового дома, получив пакет из 780 паев. Председателем же был избран старейший член семьи Василий Федорович Каменский.²⁶ Наиболее тяжелым для товарищества оказался 1912 г., когда предприятие вместо 162 тыс. руб. платежа по кредитам смогло выплатить всего 27 200 руб. Гнетущее положение в экономике страны ощутимо сказывалось на доходности компании. Следующий год оказался более благоприятным для компании, но и он не смог переломить положение дел. 24 июля 1914 г. при остатке долга в 27 200 руб. руководство предприятия сооб-

щиало Государственному банку, «что таковой платеж для... Товарищества является в настоящее время затруднительным ввиду политических событий последних дней, вследствие чего имеет честь ходатайствовать перед Государственным банком об отсрочке... этого платежа на шесть месяцев, т. е. до 23-го января 1915 года».²⁷ Очевидно, Каменские воспользовались началом Первой мировой войны, чтобы отсрочить крах их товарищества. В этих условиях им оставалось лишь найти успешного предпринимателя с большими капиталами, который мог вложить их в гибнущее дело. Таковым спасителем для товарищества оказался Николай Васильевич Мешков, который выкупил весь бизнес у Каменских в 1914 г.

Семейное предприятие Каменских вошло в историю волжско-камских пароходств второй половины XIX — начала XX в. как одна из крупнейших и хорошо организованных фирм. Трудности, с которыми оно столкнулось после кризисных лет начала века, были свойственны большинству предприятий такого типа. Жесткая конкуренция и быстрая модернизация речного флота России в начале XX столетия требовали от пароходно-транспортных предприятий невероятного напряжения финансовых ресурсов. Не все подобные предприятия страны смогли выжить в таких суровых условиях. По этой причине более успешные компании стали поглощать менее жизнеспособные фирмы, постепенно монополизировав сферу речных, пассажирских и товарных перевозок. Возможно, товарищество пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. Братья Каменские» постигла бы гибель, как и другие предприятия, однако благодаря приходу нового инвестора в лице Н. В. Мешкова фирма смогла просуществовать до 1918 г., но уже без Каменских.

Vladimir V. Morozan

Doctor of Historical Sciences, Professor, Saint Petersburg State University (Russia, Saint Petersburg)

E-mail: v_moga@mail.ru

THE RISE AND FALL OF THE KAMENSKY ENTREPRENEURIAL DYNASTY

The article examines the activities of one of the largest steamship and transport enterprises of the Volga-Kama basin in the early 20th century — trading house “F. and G. brothers Kamensky”. The company had a long history, having existed for more than half a century, transporting goods and passengers along the Volga and Kama, as well as by horse-drawn and railroad transport. Founded by the efforts of Fedor and Grigory Kozmich Kamensky in 1857, the company experienced success

²⁶ Протокол первого общего собрания Товарищества пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. братья Каменские» // РГИА. Ф. 587. Оп. 33. Д. 1219. Л. 93.

²⁷ Отношение Товарищества пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. Братья Каменские» в Отдел местных учреждений Государственного банка. 24 июля 1914 г. // Там же.

and setbacks that led to its absorption by another more successful enterprise in the early 20th century. The article pays special attention to the reason for the commercial failures of the children and grandchildren of the founders of the company, who came to its management after the death of Fedor and Grigory Kamensky. In the face of heightened competition at the beginning of the 20th century between various shipping and transport companies, especially after the economic crisis and the revolutionary events of 1905–1907, the Kamensky family made considerable efforts to save their enterprise, spending significant funds on its modernization. The company grew the network of its offices significantly not only in the vast territory of Russia, but also beyond its borders. New steamships were purchased, the orders of which were located at domestic factories. Having opened its offices in Hamburg, Berlin and London, the company tried to get involved in the export trade of Russia, planning to use its vehicles. However, poor management practices and disproportionate spending on expanding the enterprise infrastructure and its technical equipment brought the company to the brink of bankruptcy.

Keywords: *shipping company, transportation of goods and passengers, credit, ship construction, competition*

REFERENCES

- Baryshnikov M. N. *Delovoi mir Rossii: Istoriko-biograficheskii spravochnik* [The business world of Russia: Historical and biographical reference book]. Saint Petersburg: Iskusstvo-SPb: Logos Publ., 1998. (in Russ.).
- Bayadina N. P. *Permskoe kupechestvo* [Perm merchants]. Perm: Pushka Publ., 2002. (in Russ.).
- Dublet N. I. *Kama: Ocherki istorii sudokhodstva* [The Kama: Essays on the History of Shipping]. Molotov: Molotovgiz Publ., 1950. (in Russ.).
- Korchagin P. A. *Gubernskaya stolitsa Perm'* [The provincial capital Perm]. Perm: Kn. mir Publ., 2006. (in Russ.).
- Lapshin R. V., Mityukov N. V., Korobeinikov A. V. [Kama steamship magnates (1846–1918)]. *Idnakar: metody istoriko-kul'turnoi rekonstruktsii* [Idnakar: methods of historical and cultural reconstruction], 2020, no. 1 (39), pp. 4–319. (in Russ.).
- Lyadova A. S. [Architectural heritage of entrepreneurs, patrons of the 19th century brothers Kamensky as a resource of historical and cultural tourism of the city of Perm and Perm krai]. *Vestnik Prikamskogo sotsial'nogo instituta* [Bulletin of Prikamsky Social Institute], 2020, no. 2 (86), pp. 77–84. (in Russ.).
- Lyadova A. S. [Development of historical and cultural tourism as an element of moral and patriotic education (on the example of architectural heritage of Kamensky brothers in city of Perm 19th century)]. *Natsional'naya bezopasnost': strategicheskie prioritety i sistema obespecheniya. Materialy mezhdunar. nauch.-praktich. konf.* [National security: strategic priorities and support system. Materials of the International Sci. and Pract. Conf.]. Perm: Prikamskiy sotsial'nyy institute Publ., 2016. pp. 492–500. (in Russ.).
- Lyadova A. S. [Explore the historic and cultural heritage as a basis of civic patriotism and national identification Russians (for example the research of business and charitable activities Kamensky brothers)]. *Vestnik Prikamskogo sotsial'nogo instituta* [Bulletin of Prikamsky Social Institute], 2016, no. 1 (73), pp. 79–88. (in Russ.).
- Mel'chakova O. A. [The Kamensky family: their contribution to the economic development of the Perm region: [including about F. K. Kamensky]]. *Predprinimatel'stvo Prikam'ya: istoriya i sovremennost': tez. mezhregion. nauch.-prakt. konf.* [Entrepreneurship of the Kama region: history and modern times: abst. interregion. sci.-pract. conf.]. Perm: GOU "GAPO" Publ., 2002, pp. 95–101. (in Russ.).
- Mel'chakova O. A. [Fedor Kozmich Kamensky]. *Gorodskie golovy goroda Permi: sb. statei* [Mayors of the city of Perm: collection of articles]. Perm: GOU "GAPO" Publ., 2003, pp. 40–44. (in Russ.).
- Vyatkin V. V. *Rod ishchushchikh Gospoda. Istoriya Permskogo Uspenskogo zhenskogo monastyrya* [A clan of those seeking the Lord. History of the Perm Uspensky convent]. Perm: Perm. Uspen. zhen. Monastyr' Publ., 2001. (in Russ.).