

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2022.98.38.032

## О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года

**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,  
Российский университет транспорта,  
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;  
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,  
125993, Российская Федерация, Москва, Ленинградский пр., 49;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

### Аннотация

Статья посвящена рассмотрению проблем в положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года. Специфика положения железнодорожного транспорта состояла в особых условиях работы железных дорог в осенние и зимние месяцы. При возрастании требований на перевозки увеличивалась сложность их выполнения. В связи с неблагоприятными климатическими условиями, слабым техническим оборудованием железных дорог крытыми помещениями для ремонта подвижного состава в 1917 году, осенью 1917 года актуальность приобретали вопросы, на какую работу железнодорожного аппарата можно рассчитывать в предстоящую зимнюю кампанию, в каком состоянии находились железные дороги, к какой работе подготовлен железнодорожный аппарат за истекшие летние месяцы. Специалисты констатировали, что за истекшие восемь месяцев 1917 года, по сравнению с тем же периодом 1916 г., работа железнодорожной сети тыла, измерявшаяся количеством погруженных вагонов, понизилась на 1.148.000 вагонов, что составляло 20% от работы 1916 г. При этом соответствующее понижение работы по 1 июля 1917 г. составляло 700 тонн вагонов или 16%, а за июль и август 1917 г. 448.400 вагонов или 28%. Следовательно, работа дорог тыла за летние месяцы 1917 г. выполнялась, в среднем, в размерах февраля 1917 г., когда небывалые морозы и холода вызвали не только значительное сокращение пассажирского и товарного движения, но местами даже полное прекращение движения, как, например, на некоторых линиях юго-восточных и уральских железных дорог.

### Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Том 12. № 1А. С. 269-274. DOI: 10.34670/AR.2022.98.38.032

### Ключевые слова

Железнодорожный транспорт, 1917 год, перевозки, вагоны, паровозы, хлебные грузы, нефтяное топливо.

## Введение

Несмотря на то, что работа дорог фронта в зависимости от менявшихся воинских заданий и не являлась такой характерной, как работа тыла, однако их работа за летние месяцы 1917 г. [Руднева, 2019, 376] также понизилась по сравнению с функционированием в 1916 г. следовательно, болезнь железнодорожного транспорта продолжалась, но не достигала своего кульминационного пункта.

Отмечалось, что, несмотря на такое сильное падение работы, железные дороги тыла в течение 1917 г. испытывали затруднения в исполнении предъявляемых к ним требований перевозки [Железнодорожное дело, 1917, 153]. Количество задержанных вагонов колебалось в летние месяцы в 1917 г. в пределах 5,5 тысяч, на 1 сентября 1917 г. – 5.441 вагон, вместо 2 – 3,5 тысяч, бывших в эти же месяцы 1916 г.

Все продолжавшееся ограничение норм погрузки и приема значительно превышало таковые же за 1916 год. Тем не менее, данные не погруженного остатка, составлявшего на 1 сентября 1917 г. 65.748 вагонов, на 5 тысяч вагонов были меньше прошлогодних. Хлебных грузов по всей сети, включая и дороги фронта, на 1 сентября 1917 г. было всего 698 вагонов, вместо 3730 вагонов на 15 июля 1917 г. и 21000 вагонов на 1 января 1917 г. Становилось совершенно очевидным, что железные дороги в самые благоприятные по условиям работы летние месяцы не справлялись с предъявляемыми к ним перевозками [Руднева, 2017, 12-15]. В то же время, несомненно, падение ввоза грузов на станции свидетельствовало о неимении таковых в стране.

Из рассмотрения остатков не вывезенных грузов во Владивосток, Архангельск и Сретенск, сопоставления их со средней погрузкой в течение мая-августа 1917 г., явствовало, с одной стороны, хроническое падение средней суточной погрузки в названных пунктах при наличии значительного количества, выражавшегося в 1 миллион пудов груза. Следовательно, там, где имелись грузы, железнодорожный аппарат не в состоянии был справиться с их вывозом. Кроме того, в навигацию 1917 г. действовал закон о принудительном направлении грузов на воду. Это в среднем уменьшило железнодорожные перевозки по сравнению с 1916 годом на 700-1000 вагонов.

### Дальнейшее обострение проблем железнодорожного транспорта России осенью 1917 года

Перевозки важнейших грузов, продовольственных и нефтяных, также отставали от намеченных показателей. Выполнение плановых назначений продовольственных грузов составляло 40-20%. Особенно неблагоприятен, при этом, был подвоз продовольственных грузов в Донецкий бассейн, Туркестанский край и выполнение сахарного плана. В частности, вывоз угля из Донецкого бассейна при голодном минимуме страны в 120 миллионов пудов только в одном апреле месяце составил 106 миллионов пудов, в мае 109 миллионов пудов, в июне около 99 миллионов, в августе около 94 миллионов тонн, в то время как в те же месяцы 1916 г. те же данные в среднем составляли 120 миллиона пудов [Тюменев, 1917, 211-212].

Вывоз нефтяных грузов на пристани выглядел несколько выше прошлогоднего, но непосредственный завоз нефти на Волжские пристани должен был составить при самых благоприятных условиях интенсивного использования оставшейся части навигации 285 миллионов пудов вместо 305 1916 года, хотя оставались большие сомнения относительно того, чтобы находившиеся в Астрахани на 12-футовом рейде 20 миллионов пудов нефтяных грузов

могли бы быть подвезены к верхним пристаням водным путем.

Несмотря на возрастание больных вагонов на сети вместо 23.791 вагонов или 4,2% от наличия на 1 сентября 1916 г. до 44.414 вагонов или около 8% на 1 сентября 1917 г. на всех дорогах сети наблюдался избыток вагонов и недостаток так называемых паровозных способностей, т.е. паровозов. Действительно, из общего числа 20.814 паровозов, находившихся на 22 августа 1917 г. на сети железных дорог, больных паровозов было 5.309, что составляло 25,5% от наличия, в то время как на 1 июня 1917 г. к таковым относились 24,2%, на 1 июля – 24,7%, на 1 августа – 25% и, по приблизительным данным, на 1 сентября – около 25%. Хотя на 1 сентября 1917 г. количество паровозов, по сравнению с 1916 г., было больше на 600 штук, действующих паровозов в сентябре 1917 г. оставалось меньше на 1.150. На многих отдельных дорогах, таких, как Самаро-Златоустовская, Сызрано-Вяземская, Казанская, Виндаво-Рыбинская и других процент больных вагонов превышал 30 и более процентов от наличия [там же, 212].

Из отмеченных 5.309 больных паровозов свыше 1000 паровозов подлежали капитальному ремонту, свыше 2000 среднему, свыше 1000 мелкому ремонту. За первую половину 1917 г. выпуск паровозов из капитального ремонта оказался меньше, чем в 1916 г. на 14,5%, т.е. на 185 паровозов, и меньше намеченного по заданию на 31% – 507 паровозов. Мастерские железных работ признавались недостаточными для целей ремонта, большая их часть была оснащена устарелым оборудованием, тем не менее столь значительное падение производительности работы мастерских выглядело удручающим. До осени 1917 г. свыше 1000 больных паровозов ожидали капитального ремонта, никак не удавалось наладить средний и мелкий ремонт, хотя бы до размера 1916 г., вырисовывалась безотрадная картина расстройств железнодорожного механизма. Предполагалось, что в предстоящую зиму число исправных вагонов уменьшится до 14.000 штук, считая в том числе и поступавшие новые паровозы. Поскольку одними только железнодорожными средствами хотя бы отчасти улучшить состояние паровозного парка не представлялось возможным, к ремонту паровозов были привлечены паровозостроительные заводы и заводы морского ведомства. Предполагалось заводами морского ведомства отремонтировать 50–70 паровозов в месяц, и даже в этом случае количество недоремонтированных по капитальному ремонту паровозов в 1917 г. должно было составить 830 паровозов. Рассчитывая даже на то, что в 1918 г. ремонт в железнодорожных мастерских удалось бы довести до размеров 1916 г., а паровозостроительными заводами удалось бы отремонтировать 600 паровозов, количество недоремонтированных паровозов к 1 января 1919 г. составило бы 350-200 штук. Учитывая число прибывших и подлежавших к прибытию в ближайший месяц паровозов, заказанных в Америке, то, исходя из того, что 15 сентября 1917 г. во Владивостоке находилось 69 подлежавших сборке американских паровозов из числа 375 паровозов, ожидавшихся к прибытию до 15 октября 1917 г., становилось очевидным, что рассчитывать в приближающуюся зиму 1917-1918 гг. на усиление американскими паровозами провозных способностей железнодорожной сети России не приходилось [Руднева, 2021, 319-334].

Следовательно, результаты истекших летних месяцев 1917 г. по доведению железнодорожного аппарата хотя бы до состояния использования 1916 г., признавались неудовлетворительными. Отмечалось, железнодорожный аппарат расстроен и совершенно не подготовлен к предстоявшей зимней кампании.

Такое положение обуславливалось исключительно все уменьшавшимся числом годных паровозов. Особое совещание по перевозкам поручило комиссии специалистов всесторонне

обследовать этот вопрос, выяснить те мероприятия, которые необходимо предпринять для упорядочения дела. Конкретный вывод, к которому единогласно пришла упомянутая комиссия и совещание по перевозкам, заключался в признании самой главной и неотложной мерой поднятие продуктивности труда рабочих по ремонту, сильно упавшего после государственного переворота – до 50%. Без поднятия производительности труда все прочие меры оказались бы только паллиативом. Условиями поднятия производительности труда считалась предельная интенсивность труда, обязательная сверхурочность и премиальность его. Оставались надежды на сделанный Временному правительству экстренный доклад о текущем положении дел. Всюду, где только представлялось возможным, организация вторых смен по ремонту и пополнению ослабшего количественно и качественно кадра мастерских, использование на железных дорогах для целей ремонта всех существовавших и вновь строившихся помещений, использование в тех же целях передвижных мастерских фронта и ремонтных средств железнодорожных батальонов, дальнейшее привлечение заводов для большого и среднего ремонта паровозов, привлечение к среднему и текущему ремонту общественных и частных организаций, а также мелких заводов – это второй цикл мероприятий, принятых особым совещанием по перевозкам [Руднева, 2018, 11-15].

Существо вопроса состояло в повышении производительности труда рабочих и установлении порядка на железных дорогах, т.е. в области, располагавшейся за пределами одной только техники, – в области общих условий жизни страны. В целях возможного увеличения объема грузовых перевозок, министерство путей сообщения предприняло меры по сокращению пассажирского движения и на 1 сентября 1917 г. пассажирское движение уменьшилось в сутки на пробег 90.000 поездо-верст.

Также в критическом положении находилось обеспечение железных дорог минеральным топливом [Руднева, 2020, 402]. В августе и в сентябре 1917 г. запас топлива на железных дорогах достиг максимальных размеров при минимуме в феврале и марте 1917 г. [Руднева, 2019, 27-30]. В августе 1917 г. запас топлива составлял только 21 миллион вместо 58-49 миллионов, имевших место в 1915 г., т.е. всего на 7 миллионов пудов более, когда железные дороги переживали небывалый кризис. Исходя из того, что расход топлива железными дорогами в месяц выражался 43 миллионами пудов, что по заявлению профессора К.В. Кирша в сентябре 1917 г. железным дорогам планировалось предоставить не более 30 миллионов пудов, следовало, что на 1 октября 1917 г. запасы топлива упали бы до 12-11 миллионов пудов. При таких условиях центральным дорогам страны в середине октября 1917 г. грозила остановка движения. Заменить на железных дорогах России потребление минерального топлива другими видами топлива в ближайшем будущем не представлялось возможным, поскольку нефтяного топлива неоткуда было взять, а дровяные заготовки вместо 2.400.000 кубов саженой едва ли составили бы при самых благоприятных условиях 800.000 кубов [Обзор..., 1916].

### **Заключение**

Таким образом, в вопросе создавшегося положения железнодорожного транспорта России осенью 1917 года обозначилась грозная дилемма либо остановки железных дорог, ввиду недостатка топлива, либо всей промышленности, в частности металлургической [Руднева, 2020, 251], был бы нанесен колоссальный ущерб, вследствие отнятия от нее значительной доли потребляемой ею топлива.

---

## Библиография

1. Железнодорожное дело. 1917. № 19-20. С. 153.
2. Обзор деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны: за 7 месяцев (авг. 1915 – март 1916 г.). Петроград, 1916. 48 с.
3. Руднева С.Е. Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 319-334
4. Руднева С.Е. Организация снабжения железных дорог России металлами в 1917 году // Актуальные вопросы современной науки и образования. Пенза, 2020. С. 251.
5. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
6. Руднева С.Е. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Т. 9. № 6-1. С. 376.
7. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
8. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
9. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 402.
10. Тюменев С. О положении транспорта // Железнодорожное дело. 1917. С. 211-212.

## On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917

**Svetlana E. Rudneva**

Doctor of History, Professor,  
Russian University of transport,  
127994, 9, buil.9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;  
Financial University under the Government of the Russian Federation,  
125993, 49, Leningradskii ave., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

### Abstract

The article is devoted to the consideration of problems in the situation of railway transport in Russia in the autumn of 1917. The specifics of the situation of railway transport consisted in the special working conditions of railways in the autumn and winter months. Due to unfavorable climatic conditions, poor technical equipment of railways with covered rooms for the repair of rolling stock in 1917, in the autumn of 1917, the questions about what kind of work of the railway apparatus could be counted on in the upcoming winter company, in what condition the railways were, for what work the railway apparatus was prepared for the past summer months became relevant. Experts stated that over the past eight months of 1917, compared with the same period of 1916, the work of the railway network of the rear, measured by the number of loaded wagons, decreased by 1,148,000 wagons, which was 20% of the work of 1916. At the same time, the corresponding decrease in work by July 1, 1917 was 700 tons of wagons or 16%, and for July and August 1917 448,400 wagons or 28%. Consequently, the work of the roads of the rear during the summer months of 1917 It was carried out, on average, in February 1917, when the unprecedented frosts and cold caused not only a significant reduction in passenger and freight traffic, but in some

places even a complete cessation of traffic, as, for example, on some lines of the south-eastern and Ural railways.

### For citation

Rudneva S.E. (2022) O polozhenii zheleznodorozhnogo transporta Rossii osen'yu 1917 goda [On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (1A), pp. 269-274. DOI: 10.34670/AR.2022.98.38.032

### Keywords

Railway transport, 1917, transportation, wagons, locomotives, grain cargo, oil fuel.

### References

1. (1916) Obzor deyatel'nosti Osobogo soveshchaniya dlya obsuzhdeniya i ob"edineniya meropriyatii po obespecheniyu toplivom putei soobshcheniya, gosudarstvennykh i obshchestvennykh uchrezhdenii i predpriyatii, rabotayushchikh dlya tselei gosudarstvennoi oborony: za 7 mesyatsev (avg. 1915 – mart 1916 g.) [Review of the activities of the Special Meeting to discuss and unite measures to provide fuel for communications, state and public institutions and enterprises operating for the purposes of national defense: for 7 months (Aug. 1915 – March 1916)]. Petrograd.
2. Rudneva S.E. (2021) Diskussii o privlechenii amerikanskikh kapitalov v rossiiskoe zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v 1917 godu [Discussions about attracting American capital to Russian railway construction in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (10A), pp. 319-334.
3. Rudneva S.E. (2020) Organizatsiya snabzheniya zheleznykh dorog Rossii metallami v 1917 godu [Organization of the supply of Russian railways with metals in 1917]. In: Aktual'nye voprosy sovremennoi nauki i obrazovaniya [Topical issues of modern science and education]. Penza.
4. Rudneva S.E. (2017) Osoboe soveshchanie po perevozkam v 1917 godu [Special meeting on transportation in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 12-15.
5. Rudneva S.E. (2019) Petrogradskii otdel Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v bor'be s razrukhoi na zheleznodorozhnom transporte letom 1917 goda [The Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the collapse of the railway sphere during the summer of 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (6A), pp. 375-380.
6. Rudneva S.E. (2019) Polozhenie zheleznodorozhnogo transporta Rossii vesnoi 1917 goda [The situation of railway transport in Russia in the spring of 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 27-30.
7. Rudneva S.E. (2018) Reshenie problem uporyadocheniya perevozkok gruzov v 1917 godu [Solving the problems of streamlining cargo transportation in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 11-15.
8. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and Railways of Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (1A), pp. 400-405.
9. Tyumenev S. (1917) O polozhenii transporta [On the situation of transport]. *Zheleznodorozhnoe delo* [Railway industry], pp. 211-212.
10. (1917) *Zheleznodorozhnoe delo* [Railway industry], 19-20, p. 153.