

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2020.91.1.044

Топливо и железные дороги России в 1917 году**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрен вопрос снабжения российских железных дорог топливом в революционном 1917 году. В дискуссиях и статьях о критическом состоянии транспорта в тот период, взаимосвязи этой проблемы с вопросом о топливе, а также положении российской промышленности в целом, наблюдатели винили разные общественные группы. Указывали на саботаж промышленников, на падение едва ли ни на половину производительности труда рабочих, на чудовищные размеры спекуляций, обвиняли – кто Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, кто большевиков, кто министерства и вообще Временное правительство, немецкую агентуру, абстрагируясь от общих условий народного хозяйства. В работе показано, что в революционном 1917 г. проблемы топлива на железных дорогах крайне обострились из-за продолжавшейся Первой мировой войны и активных попыток вмешательства революционных организаций в процесс функционирования железнодорожного транспорта. Эти обстоятельства крайне негативно сказывались на экономическом положении страны в целом.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 1А. С. 400-405. DOI: 10.34670/AR.2020.91.1.044

Ключевые слова

Топливо, железные дороги, транспорт, 1917 год, Первая мировая война, Временное правительство, министерство путей сообщения, Всероссийский железнодорожный съезд, Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, народное хозяйство, российская промышленность, технико-транспортная комиссия Всероссийского железнодорожного съезда, Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны (ОСОТОП).

Введение

В период деятельности Всероссийского железнодорожного съезда, проходившего в Москве с 15 июля по 25 августа 1917 г., на заседаниях его технико-транспортной комиссии обсуждался вопрос снабжения российских железных дорог топливом и перспективы ближайшего будущего [Руднева, 2014, 21-24]. В дискуссиях и статьях о критическом состоянии транспорта в тот период [Руднева, 2019, 27-30], взаимосвязи этой проблемы с вопросом о топливе, а также положении российской промышленности в целом, наблюдатели винили разные общественные группы [История железнодорожного транспорта..., 1997, 9-20].

Указывали на саботаж промышленников, на падение едва ли ни на половину производительности труда рабочих, на чудовищные размеры спекуляций, обвиняли – кто Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, кто большевиков, кто министерства и вообще Временное правительство, немецкую агентуру, абстрагируясь от общих условий народного хозяйства.

Известный ученый теплотехник, профессор К.В. Кирш, заместитель председателя Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны (ОСОТОП) — комиссии смешанного состава [Правила и распоряжения..., 1916], созданной 17 августа 1915 г. для управления производством и распределением топлива во время Первой мировой войны [Обзор деятельности Особого совещания..., 1916], выступил с докладом в технико-транспортной комиссии Всероссийского железнодорожного съезда [Кропачёв, 2013]. Причину топливного кризиса на транспорте специалист видел в потере страной в ходе Первой мировой войны источника топлива – Домбровского района. Домбровский угольный бассейн — северо-восточная часть Верхнесилезского каменноугольного бассейна, исторический и географический район на юге Польши. Большие запасы угля там были обнаружены в середине XIX века. С открытием в 1848 г. Варшаво-Венской железной дороги регион стал одним из наиболее развитых в промышленном отношении на территории Царства Польского. Также Россия лишилась в военный период ввозимого из-за границы германского и английского угля. Эти потери грузов составили 1 миллиард пудов в год. Донецкий бассейн давал один миллиард сто миллионов пудов в год. Таким образом, Россия лишилась почти половины общего количества топлива лучшего качества, обслуживавшего российские железные дороги, прежде всего металлургическую промышленность и других потребителей. Производительность копей Донецкого угольного бассейна удалось было поднять. В 1916 г. было добыто 1 ¼ миллиарда пудов угля, но это рекордная цифра. В 1917 г. добыча угля существенно снизилась: в первые месяцы добывалось в среднем 100 миллионов пудов, в мае 90, в июне 98, в июле около 90. Средний расход в месяц выражался в следующих цифрах: железные дороги сами потребляли 50 миллионов пудов, металлургические заводы 32, флот 4, оставляя 4 миллиона пудов для остальной России.

Пути решения проблем с топливом на железных дорогах России

В поисках выхода из создавшегося положения намечалось урезать потребление топлива, где только возможно, и предлагать потребителю другие виды топлива, непривычные для них. Ввиду неизбежности этого процесса, те предприятия, которые пошли навстречу соответствующим

мероприятиям районного уполномоченного по топливу, оказались в наиболее выгодных условиях, чем другие, т.к. последним пришлось отпуск топлива сократить или прекратить. Такой переход на другое топливо предстояло совершить и железным дорогам. На это обстоятельство районным уполномоченным было уже указано, но эти распоряжения были всё еще недействительны, поскольку такая мера требовала организации в государственном масштабе, которой еще не было, и также потому, что существовавшие районные организации не обладали всем авторитетом власти даже в пределах своего района. Из их ведения были изъяты частные железные дороги, а иногда это могло иметь большое значение в общем плане снабжения топливом, как это имело место, например, в отношении Москвы и Московско-Казанской железной дороги. На этой дороге имелись большие запасы дров, закупленных Москвой, но дорога этих дров перевозить совсем не могла. Поэтому было бы вполне целесообразно предоставить ей право жечь эти дрова, Москве отдать тот уголь, который нужен ей для отопления домов, из которых, если не удастся обеспечить Москве ее голодный отопительный минимум, пришлось бы выселять или в них морозить 500 тысяч человек. Однако этот вопрос о дровах на Казанской дороге так и оставался нерешенным, хотя, как завил К.В. Кирш, «мы бьемся над этим вопросом 4-й месяц» [Голос железнодорожника. 1917. 10 августа].

Западная часть Донецкого бассейна была сравнительно хорошо оборудована путями сообщения и давала специальные виды топлива, – кокс и пламенные угли, не могла удовлетворить требований специальной промышленности, вследствие недостаточной добычи. Восточная часть, имевшая колоссальные запасы антрацита, была слабо оборудована средствами перевозки. В конечном итоге железные дороги не успевали вывозить из Донецкого бассейна даже того угля, который там добывался. Перевести же планомерно железные дороги на другие виды топлива не удавалось, поскольку это для них было не особенно удобно. Однако это представлялось совершенно неизбежным, т.к. лучшие сорта твердого топлива были необходимы для различных производств, не способных его заменить, между тем для железных дорог эта замена представлялась возможной. Там, где к этой замене их принуждали не предложения районного совещания по топливу, а возможность получать прежнее топливо, они волей-неволей переходили на нефть и дрова. С нефтью возникали свои осложнения. Неблагополучно обстояло дело с ее доставкой. Независимо от того, что добыча нефти падала, перевозочные средства не в состоянии были удовлетворить даже тех требований, которые к ним предъявлялись. В 1916 г. было вывезено, несмотря на хорошую навигацию, 42 миллиона пудов, в 1917 г. 30 с лишним. Объяснялось это тем, что за три года войны страна совершенно не занималась судостроением.

Когда нефть поступала на волжские пристани, возникали новые препятствия со стороны железных дорог, которые не могли справиться с ее перевозкой дальше. В 1916 г. этого еще не наблюдалось, а в 1917 г. дело шло к тому, что пришлось бы караваны с нефтью оставить неразгруженными на Волге. Вывоз с пристани выражался приблизительно в 56 % того, что надо было вывезти летом. Причины этого положения состояли в недостатке в Нижнем Новгороде, до сокращения пассажирского движения, паровозов, на других пристанях цистерн, а также то, что с цистернами вообще дело плохо обстояло на сети: их было мало и очень слаб технический контроль. С точки зрения теплового хозяйства небезынтересно отметить, что вывозимая железными дорогами нефть главным образом ими же и расходовалась. Бывали дни, когда для других потребителей ее не вывозили совсем.

Что касалось дров, то в них должно было бы заключаться спасение, но и с ними дело обстояло далеко не благополучно. Единственная надежда оставалась на самодеятельность железных дорог. Организация «Центролес», имевшая промышленный характер, взялась

снабдить железные дороги дровами, но слишком мало успевала сделать, постоянно запаздывая. Мешало заготовке дров и известное отношение крестьян к рубке леса. Пришлось организовать на местах местные комитеты снабжения, т.к. уполномоченным, присылаемым из центра, крестьяне не доверяли, местным комитетам, состоявшим, главным образом, из крестьян, они верили. Дело налаживалось, но для заготовки дров уже было потеряно два месяца.

Так обстояло в 1917 г. дело с добычей и поставкой топлива. Положение осложнялось тем, что за время Первой мировой войны сильно возрос спрос на топливо прежде всего со стороны самих железных дорог. Им приходилось и вообще перевозить значительно больше грузов, и, в частности, донецкое топливо возить не до Москвы, а до Петрограда и Гельсингфорса. Донецкий бассейн должен был в 1916 г. выдать дорогам топлива вдвое больше, чем в 1912 г. Также со ста миллионов пудов до войны до 200, -- вероятной цифры 1917 г., -- возросло и потребление нефти. Вследствие ухудшения качества угля вообще российские железные дороги ежемесячно перевозили до 50 миллионов пудов ненужного минерального балласта.

В виду такого положения вещей приходилось прибегать к таким мерам, как приостановка на шесть недель текстильных предприятий московского района, т.к. он поглощал до 50 % топлива, требуемого его промышленностью, или сокращения до минимума пассажирского движения. Попытка привести систему разрешительных поездок для пассажиров, несмотря на двухмесячные старания, по словам профессора К.В. Кирша, не дала положительных результатов.

Железные дороги были автономны, что приводило к худшим последствиям: они неразумно поглощали донецкое топливо, доводя положение дел до критического состояния. Увеличивавшийся недостаток специального вида топлива отражался и на производстве металла. Московский уполномоченный по металлоснабжению Ясинский в докладе на 1-м Московском съезде снабжения отмечал, что при общем слабом потреблении в России металла (в 7 раз меньше, чем в Германии на человека, и в 10 раз меньше, чем в Америке) производство металла упало с 200 миллионов пудов в год до войны до 150-160 миллионов пудов в год, судя по первым месяцам 1917 г. Связанное с военным временем распределение металла таково, что для свободного обращения на рынке и, в частности, для сельского хозяйства металла легально оставаться не должно. Если он все же появлялся, то нелегально, отсюда и высокие цены на него. К.В. Кирш в своем докладе указал, что органам снабжения удалось извлечь из подполья в московском районе около 800 тысяч пудов, и в петроградском районе свыше миллиона старого металла. Это снимало остроту вопроса примерно на два месяца. Перспективы на будущее оставались неясными. Министр путей сообщения П.П. Юренев в речи, произнесенной 1 августа 1917 г. на Всероссийском железнодорожном съезде привел следующие данные: «Недовоз вагонов за год выражается цифрой 700.000, недогруз угля в 106 миллионов пудов; погрузка угля упала на 35 %, во второй половине июля положение хуже, чем в первой; процент больных паровозов за год увеличился на 50 %, выбыло их из строя не 16 %, как в прошлом году, а 24,7; с 1 июля количество больных паровозов возросло на 100 штук, а за год на 1800» [Голос железнодорожника. 1917. 10 августа].

В Донецкий бассейн, по словам профессор К.В. Кирша, была отправлена комиссия в составе 50 человек различных специалистов, чтобы на месте выяснить, что возможно предпринять для исправления положения. Однако разрешения двух главных вопросов жизни страны – снабжение топливом и металлом – всё еще не было найдено. Несомненно, нужны были срочные и радикальные меры. Очевидно, по мнению Кирша, что «ждать из центра нечего», необходима децентрализация. Подобно тому, как действуют явочным порядком районные организации

снабжения, между тем как петроградский экономический совет, долженствовавший их объединять и санкционировать их деятельность, все еще не мог приступить к работе, -- так же необходимо было действовать и в области транспорта, в частности, железнодорожного. Децентрализация железных дорог в России, по мнению профессора Кирша, также была необходима. Тормозом в урегулировании проблем транспорта он считал особое совещание по перевозкам, поскольку оно работало в прежнем составе. «Необходима его реорганизация. Железнодорожным демократическим организациям необходимо принять участие в этом деле. В районном комитете снабжения они не представлены были до сих пор потому, что не было всероссийской железнодорожной организации» [Там же].

Заключение

Итак, в революционном 1917 г. проблемы топлива на железных дорогах крайне обострились из-за продолжавшейся Первой мировой войны и активных попыток вмешательства революционных организаций в процесс функционирования железнодорожного транспорта. Эти обстоятельства крайне негативно сказывались на экономическом положении страны в целом.

Библиография

1. 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. Ч.1. С. 375-380.
2. Руднева С.Е. Всероссийский Учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на Севере России. М., 2014. С. 21-24.
3. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на Севере России. Ярославль, 2019. С. 27 – 30.
4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917—1945. Ч. 1. СПб.-М., 1997. С. 9-20.
5. Правила и распоряжения по Особому совещанию по топливу. Петроград, 1916 г.
6. 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 г.
7. Кропачёв С. А. Жизнь и деятельность Карла Васильевича Кирша // Электрические станции. 2013. № 9. С. 62-64.
8. Голос железнодорожника. 1917. 10 августа.

Fuel and Railways of Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian Transport University (MIIT),
127994, 9/9 Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article deals with the issue of supplying Russian Railways with fuel in the revolutionary year 1917. In discussions and articles about the critical state of transport at that time the relationship of this problem with the issue of fuel, as well as the situation of Russian industry in General, observers blamed different social groups. They pointed out the sabotage of Industrialists, the fall of

almost half the productivity of workers, the monstrous size of speculation, and blamed the Soviets of workers, soldiers 'and peasants' deputies, the Bolsheviks, the ministries and the Provisional government in General, and the German agents, abstracting themselves from the General conditions of the national economy. The paper shows that in the revolutionary 1917 the problems of fuel on the railways became extremely acute due to the ongoing World War I and the active attempts of intervention of revolutionary organizations in the functioning of railway transport. These circumstances had an extremely negative impact on the economic situation of the country as a whole.

For citation

Rudneva S.E. (2020) Topливо 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. DOI: 10.34670/AR.2020.91.1.044

Keywords

Fuel, Railways, transport, 1917, the First world war, the Provisional government, the Ministry of Railways, the all-Russian railway Congress, the Soviets of workers, soldiers and peasants ' deputies, the national economy, Russian industry, the technical and transport Commission of the all-Russian railway Congress, a Special meeting to discuss and combine measures to provide fuel for Railways, state and public institutions and enterprises working for the purposes of state defense (OSOTOP).

References

1. Rudneva S. E. Petrograd Department of the Union of railway engineers in the fight against the devastation of railway transport in the summer of 1917. *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2019. Vol. 9. No. 6. Part 1. Pp. 375-380.
2. Rudneva S. E. All-Russian Constituent railway Congress in Moscow (1917) History and prospects of transport development in the North of Russia. Moscow, 2014. Pp. 21-24.
3. Rudneva S. E. The situation of railway transport in Russia in the spring of 1917 History and prospects of transport development in the North of Russia. Yaroslavl, 2019. P. 27 – 30.
4. History of railway transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2. 1917-1945. Part 1. SPb.- Moscow, 1997. Pp. 9-20.
5. Rules and regulations for the special fuel meeting. Petrograd, 1916.
6. Overview of the activities of the Special meeting to discuss and combine measures to provide fuel for transport routes, state and public institutions and enterprises working for the purposes of state defense: For 7 months (Aug. 1915-March 1916). Petrograd, 1916.
7. Kropachev S. A. Life and activity of Karl Vasilyevich Kirsch // *Electric stations*. 2013. No. 9. Pp. 62-64.
8. The voice of a railroad man. 1917. August 10.