

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2023.94.54.001

## Вопрос о перспективах демобилизации промышленности 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

Статья посвящена рассмотрению некоторых аспектов вопроса о перспективах демобилизации российской промышленности в революционном 1917 году. В период продолжавшейся Первой мировой войны промышленность России, приспособившаяся к работам на оборону, развивалась в военно-оборонческом направлении. Шел непрерывный приток выгодных военных заказов. Уже до Февральской революции 1917 г. ощущались грядущие проблемы промышленности, особенно машиностроительной. После февральского революционного переворота 1917 г. и вскоре затем возникшего социально-экономического кризиса отечественная промышленность оказалась в очень сложном положении. Настойчиво проявлялся вопрос о коренных мерах по спасению от надвигавшейся гибели не только самой промышленности, но и многочисленной трудовой армии, оторвавшейся от прежней трудовой деятельности и заполнившей рабочие кадры заводов и фабрик. Высказывались мнения, что предлагавшиеся паллиативы для поддержания работоспособности заводов, исполнявших военные заказы, не спасали их от неминуемых проблем, если эти заводы заблаговременно не вырабатывали подробного плана систематического перехода к будущему нормальному производству мирного времени, к моменту прекращения военных действий или к тому неизбежному моменту, когда прекратится приток военных заказов.

### Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Вопрос о перспективах демобилизации промышленности России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 1А-2А. С. 9-14. DOI: 10.34670/AR.2023.94.54.001

### Ключевые слова

Промышленность России, Февральская революция 1917 года в России, военные заказы, машиностроительные заводы, министерство путей сообщения, транспортные средства, новые пути сообщения.

## **Введение**

В ходе затягивавшейся Первой мировой войны лозунг о наибольшей выдержке той или иной из воюющих сторон диктовал прогрессирующее усиление вооруженной мощи армий. Российская промышленность, приспособившаяся к работам на оборону, развивалась в военно-оборонческом направлении. Шел непрерывный приток выгодных военных заказов [Альбитер, 2013, 105]. Уже до Февральской революции 1917 г. ощущались грядущие проблемы промышленности, особенно машиностроительной. После февральского революционного переворота 1917 г. [Руднева. Из истории Предпарламента (1917 г.), 2005, 122-127] и вскоре затем возникшего социально-экономического кризиса [Руднева. Делегация Московской городской думы..., 1997, 151] отечественная промышленность оказалась в очень сложном положении. Настойчиво проявлялся вопрос о коренных мерах по спасению от надвигавшейся гибели не только самой промышленности, но и многочисленной трудовой армии, оторвавшейся от прежней трудовой деятельности и заполнившей рабочие кадры заводов и фабрик.

Высказывались мнения, что предлагавшиеся паллиативы для поддержания работоспособности заводов, исполнявших военные заказы, не спасали их от неминуемых проблем, если эти заводы заблаговременно не выработывали подробного плана систематического перехода к будущему нормальному производству мирного времени, к моменту прекращения военных действий или к тому неизбежному моменту, когда прекратится приток военных заказов. Такие задачи стали актуальными не только для одной российской промышленности. В Англии, во Франции и особенно в Германии давно уже были созданы совещательные учреждения заводчиков, фабрикантов, банков, транспортных и тому подобных организаций, поставившие себе целью разработку согласованных мероприятий к демобилизации промышленности и к приспособлению ее для обслуживания будущих рынков, применительно к отечественной и международной конъюнктуре, ожидавшихся после войны. Затрагивался и вопрос о снабжении сырьем, вопрос об использовании сухопутного и морского тоннажа в оба направления, о финансировании заводов, о государственной поддержке их деятельности, об открытии широких кредитов клиентуре, о солидарной борьбе с вражеской конкуренцией и прочее [Торгово-промышленная газета. 1917. 6 августа].

### **Мероприятия для восстановления промышленного и экономического равновесия в России**

Если такие заботы проявились уже давно в странах с широко развитой промышленностью, с испытанной торговой и технической рутинной, с богатыми запасами опыта и капитала, то, по мнению некоторых экспертов, в России тем более своевременным было бы заняться безотлагательно этим вопросом, чтобы надвигавшееся положение после войны не застигло бы страну врасплох. Особенно опасно это было бы для тех крупных российских машиностроительных заводов, которые привыкли питаться почти исключительно казенными заказами и мало или вовсе не были приспособлены к непосредственному сбыту своих изделий обширному рынку частных потребителей, не имели рутинной в организации сети агентств и представительств или же лишились их. Такие заводы и впредь, по крайней мере на первое время, не смогли бы обойтись без обеспеченных казенных заказов, им заблаговременно предлагалось выяснить будущие возможности и пути в этом направлении [Торгово-промышленная газета. 1917. 6 августа].

Одним из главнейших заказчиков по работам государственного строительства, несомненно, было бы министерство путей сообщения [Руднева. Планы железнодорожного строительства..., 2022, 104-109]. Война явственно обнаружила существовавшие проблемы транспортных средств. Стало очевидно, что без быстрого и обширного развития новых путей сообщения [Руднева. Планы развития железнодорожной сети..., 2021, 335-342], без упорядочения существовавшей сети, без создания богатого и разнообразного подвижного состава немислимым представлялось экономическое и промышленное возрождение страны [Струмилин, 1960]. Для развития новой сети [Руднева. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году, 2020, 358-364], для переустройства и улучшения старых путей сообщения необходимым признавалось колоссальное количество рейс, стыковых и крепительных принадлежностей, масса мостовых сооружений, оборудование вокзалов стрелками (как ручными – одиночными, так и центральными), семафорами и другими сигнальными приборами, фонарями, телеграфными аппаратами, весами, багажными тачками и тому подобными предметами железнодорожного инвентаря [Агавелян и др., 2016, 30]. Для вокзалов же, особенно для узловых станций, потребовались бы электрические станции [Руднева. Значение электрификации при сооружении..., 2021, 131-135], поворотные круги, подвижные платформы, путепроводы, центральные отопления, водоснабжение, всевозможное чугунное литье для построек и прочее [Руднева. Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог..., 2022, 32-41]. Для подвижного состава потребовалось бы чрезвычайное количество товарных и пассажирских паровозов и вагонов разных типов, грузоподъемности и назначения [Руднева. Сооружение новых железных дорог в России в 1917 г., 2018, 143-148].

Все это должно было понадобиться весьма скоро и в огромных, небывалых раньше в России количествах, чтобы вся программа железнодорожного строительства [Руднева. Финансирование новых казенных и частных железных дорог..., 2020, 365-371] оказалась бы выполненной в возможно кратчайший срок, поскольку другие отрасли созидательной деятельности, а также товарообмен и пассажирское движение внутри страны и по экспорту быстро должны были принять такие колоссальные размеры, что недостаток транспортных средств долго бы еще ощущался в пределах, не поддававшихся даже приблизительному учету.

Летом 1917 г. о размерах военных снаряжений и дальнейшего строительства военного флота в мирное время трудно было составить какое-либо определенное представление. Однако представлялось несомненным, что строительство торгового флота в России получит широчайшее развитие. Должно было потребоваться сооружение и оборудование множества новых верфей и расширение деятельности существовавших судостроительных заводов. Устройство и упорядочение гаваней, как ожидалось, вызовет потребность интенсивного строительства в области портовых сооружений, создание которых стало бы заботой как правительственных, так и муниципальных органов управления. Явственно назревал вопрос о том, чтобы исполнительная способность российской промышленности и провозоспособность путей сообщения не отставали от требований момента [Руднева. Специфика транспортной политики..., 2018, 126-131]. Для достижения плодотворных результатов в деле консолидации и дальнейшего развития российской промышленности, а в связи с этим и для обеспечения наибольших, быстрейших успехов в государственном строительстве необходима была планомерность работ, систематизация справочного материала, стандартизация типов тех предметов, которые будут подлежать изготовлению массовым путем для удешевления работ.

Такая подготовительная работа могла быть правильно выполнена только путем успешной организации совещаний из представителей заинтересованных кругов крупных заводчиков и

фабрикантов, а также представителей заинтересованных министерств, при участии компетентных специалистов по различным отраслям техники, торговли, финансов, транспортного дела [Руднева. Топливо и железные дороги России в 1917 году, 2020, 400-405], государственного управления, лиц с обширным опытом прошлого и с умением ориентироваться в перспективе новой обстановки будущего. Сопоставляя этим предстояло бы одолеть весьма трудные задачи, разбиться на множество специальных секций, выполнить огромный труд, а в связи с изысканием средств для оздоровления хозяйственно-экономического аппарата российской промышленности некоторыми экспертами предлагалось обратиться за помощью к иностранному капиталу и кредиту. Звучали предложения к поиску мощных промышленных и финансовых организаций, с которыми предполагалось войти в определенные соглашения относительно совместной промышленной деятельности в России иностранных и русских предпринимателей, относительно организации иностранного кредита материалами, оборудованием, денежными ассигновками, «относительно присылки к нам опытных технических сил и отправки в Англию и в Америку наших инженеров и мастеров для ознакомления с практикуемыми там методами фабрикации, распределения и учета труда и его интенсификации и с другими важными сторонами промышленной жизни этих стран» [Торгово-промышленная газета. 1917. 6 августа]. Этими мероприятиями предлагалось заняться безотлагательно для восстановления промышленного и экономического равновесия в России.

### Заключение

Итак, в период Первой мировой войны и после Февральской революции 1917 г. в России [Руднева. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году, 2019, 113] рассматривался вопрос о поддержании работоспособности заводов, исполнявших военные заказы, в перспективе перехода к мирному времени. Обсуждались меры для защиты их от неминуемых проблем, если эти заводы заблаговременно не выработают подробного плана систематического перехода к будущему нормальному производству мирного времени, к моменту прекращения военных действий, к тому неизбежному периоду, когда прекратится приток военных заказов.

### Библиография

1. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016. 479 с.
2. Альбитер Л.М. Анализ промышленности России в период первой мировой войны 1914–1917 годов // Вестник СамГУ. 2013. № 4 (105). С. 103-109.
3. Руднева С.Е. Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 32-41.
4. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
5. Руднева С.Е. Значение электрификации при сооружении вновь строившихся российских железных дорог в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 4-1. С. 131-135.
6. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
7. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
8. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
9. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916 – 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
10. Руднева С.Е. Сооружение новых железных дорог в России в 1917 г. // Политическая регионалистика и

- этнополитология: теоретико-методологические и прикладные аспекты государственной политики в сфере регионального развития, межнациональных отношений и федерализма. М., 2018. С. 143-148.
11. Руднева С.Е. Специфика транспортной политики в России после Февральской революции в 1917 г. // Проблемы и перспективы развития транспорта. М., 2018. С. 126-131.
  12. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
  13. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 113.
  14. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 365-371.
  15. Струмилин С.Г. Очерки экономической истории России. М., 1960.
  16. Торгово-промышленная газета. 1917. 6 августа.

## **The question of the prospects for the demobilization of Russian industry in 1917**

**Svetlana E. Rudneva**

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

### **Abstract**

The article is devoted to the consideration of some aspects of the issue of the prospects for the demobilization of Russian industry in the revolutionary year of 1917. During the period of the First World War, the industry of Russia, adapted to work on defense, developed in the military-defensive direction. There was a continuous influx of profitable military orders. Even before the February Revolution of 1917, the coming problems of industry, especially machine-building, were felt. After the February Revolution of 1917 and soon after the socio-economic crisis, the domestic industry found itself in a very difficult situation. The question of fundamental measures to save not only the industry itself, but also the numerous labor army, which had broken away from its former labor activity and filled the working cadres of factories and factories, was persistently manifested. Opinions were expressed that the proposed palliatives to maintain the operability of factories that fulfilled military orders did not save them from imminent problems if these factories did not develop in advance a detailed plan for a systematic transition to future normal peacetime production, by the time of the cessation of hostilities or by the inevitable moment when the influx of military orders would cease.

### **For citation**

Rudneva S.E. (2023) Vopros o perspektivakh demobilizatsii promyshlennosti Rossii v 1917 godu [The question of the prospects for the demobilization of Russian industry in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (1A-2A), pp. 9-14. DOI: 10.34670/AR.2023.94.54.001

### **Keywords**

Industry of Russia, February Revolution of 1917 in Russia, military orders, machine-building plants, Ministry of Railways, vehicles, new ways of communication.

---

## References

1. Agavelyan N.G. et al. (2016) *Istoriya stanovleniya i razvitiya mediko-sanitarnoi sluzhby na zheleznodorozhnom transporte Rossii* [The history of the formation and development of the medical and sanitary service on the railway transport of Russia]. Moscow.
2. Al'biter L.M. (2013) Analiz promyshlennosti Rossii v period pervoi mirovoi voyny 1914–1917 godov [Analysis of the industry of Russia during the First World War of 1914-1917]. *Vestnik SamGU* [Bulletin of the Samara State University], 4 (105), pp. 103-109.
3. Rudneva S.E. (1997) Delegatsiya Moskovskoi gorodskoi dumy na Demokraticheskome soveshchani (sentyabr' 1917 g.) [Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917)]. *Voprosy istorii* [Questions of history], 11, pp. 151.
4. Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 10 (5-1), pp. 365-371.
5. Rudneva S.E. (2005) Iz istorii Predparlamenta (1917 g.) [From the history of the Pre-Parliament (1917)]. *Otechestvennaya istoriya* [Domestic History], 6, pp. 122-127.
6. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new Railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 10 (5-1), pp. 358-364.
7. Rudneva S.E. (2021) Plany razvitiya zheleznodorozhnoi seti Rossii na rubezhe 1916 – 1917 godov [Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916 – 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 11 (10-1), pp. 335-342.
8. Rudneva S.E. (2022) Plany zheleznodorozhnogo stroitel'stva v pereselencheskikh raionakh Rossii v 1917 godu [Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and civilization], 12 (3-1), pp. 104-109.
9. Rudneva S.E. (2018) Sooruzhenie novykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 g. [Construction of new railways in Russia in 1917]. *Politicheskaya regionalistika i etnopolitologiya: teoretiko-metodologicheskie i prikladnye aspekty gosudarstvennoi politiki v sfere regional'nogo razvitiya, mezhnatsional'nykh otnoshenii i federalizma* [Political regionalism and ethnopolitology: theoretical, methodological and applied aspects of state policy in the field of regional development, interethnic relations and federalism]. Moscow, pp. 143-148.
10. Rudneva S.E. (2018) Spetsifika transportnoi politiki v Rossii posle Fevral'skoi revolyutsii v 1917 g. [Specifics of transport policy in Russia after the February Revolution in 1917]. *Problemy i perspektivy razvitiya transporta* [Problems and prospects of transport development]. Moscow, pp. 126-131.
11. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and railways of Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 10 (1-1), pp. 400-405.
12. Rudneva S.E. (2019) Uchrezhdenie Soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [Establishment of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovanii* [Theories and problems of political studies], 8 (3A), pp. 113.
13. Rudneva S.E. (2022) Vopros ob uskorenii i udeshevlenii stroitel'stva zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [The question of accelerating and reducing the cost of railway construction in Russia in 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (3-1) pp. 32-41.
14. Rudneva S.E. (2021) Znachenie elektrifikatsii pri sooruzhenii vnov' stroivshikhsya rossiiskikh zheleznykh dorog v 1917 godu [The importance of electrification in the construction of new Russian railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 11 (4-1) pp. 131-135.
15. Strumilin S.G. (1960) *Ocherki ekonomicheskoi istorii Rossii* [Essays on the economic history of Russia]. Moscow.
16. *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Trade and industrial newspaper] (1917). 6th August.