

Яковенко Ю.Л.

ТРАНСПОРТНА КРИЗА В РОСІЇ У 1917-1921РР.

Період 1917-1921рр. в Росії – це тривожний час активних воєнних дій, економічної, соціальної, політичної та духовної кризи, це час пошуку найкращих форм управління країною та окремими галузями народного господарства, пошуку засобів вирішення найгостріших проблем. Криза охопила промисловість, сільське господарство, не обминула транспортну систему країни. Мета даної статті – вивчити основні ознаки транспортної кризи в Росії у 1917-1921рр.

Для перевезення вантажів та людей використовувалось 2 види транспорту: 1) залізничний; 2) водний. Перевезення водними шляхами відрізнялись дешевизною. Це було важливо при транспортуванні великих важких вантажів (дрова, сіль, ліс). Однак водний транспорт поступався першим місцем по транспортуванню вантажів залізницям. В 1913р. по усім внутрішнім водним шляхам Росії було перевезено 3.334.427 тисяч пудів різноманітних вантажів проти 15.491.898 тисяч пудів перевезень залізницею, тобто в 4,6 разів менше [1, 126].

В Росії перша залізниця з'явилась та була введена в експлуатацію у 1837р. Перші ознаки залізничної кризи з'явилися ще у роки Першої Світової війни. До Жовтневої революції 1917р. паровозний парк нараховував приблизно 21-22 тисячі одиниць [2, 5]. Однак вже з 1918р. паровозний парк почав швидко зменшуватись. Під час громадянської війни дороги, мости, майстерні були зруйновані, огляд залізничних ліній, ремонт паровозів, вагонів вчасно не проводились. Мали місце часті випадки аварій на залізницях. Прогресивно збільшувався відсоток хворих паровозів та вагонів в країні. На 22 березня 1919р.з 8.970 паровозів 4.733 були хворими (52,8%). З цієї кількості хворих паровозів 46% очікували поточного ремонту, який зазвичай тривав 2-3 доби, 33% - середнього, який затримував паровоз на 80-100 днів, а 21% - капітального. В 1919р. щомісячно кількість паровозів, потребуючих ремонту, збільшувалась [3, 22].

Прибуваючі потяги по декілька днів очікували розвантаження, особливо в Москві та Петрограді; гостро відчувався дефіцит фуражу для коней, бензину для автомобілів, продовольства для вантажників. В середньому 17-18 тисяч вагонів довгий час стояли на станціях з вантажами. 26-27 тисяч вагонів були втрачені для вантажообігу, з них приблизно 5 тисяч знаходилося у розпорядженні військових відомств, а приблизно 4 тисячі займалися евакуацією.

Гострою була проблема забезпечення залізниць необхідними для ремонту матеріалами, продовольством, а також проблема робочих рук.

Транспортна криза поглиблювалась також у зв'язку із падінням робочої дисципліни у вагоно- та паровозобудівних майстернях. За 9 місяців 1918р. московські майстерні випустили лише 397 тільки-но збудованих та після ремонту вагонів проти 1.152 вагонів, випущених в 1917р., або 2.643 вагонів, випущених в 1916р. Різко впала продуктивність праці робітників на московських майстернях.

Якщо в 1916р. вона складала 220 вагонів, в 1917р. – 96, в 1918р. – 44, в 5 разів менше у порівнянні з 1916р. [3, 22]. В тульських майстернях на процес виробництва негативно впливали продовольчі проблеми, спрацьованість верстатів. Майстерня „Сормово-Коломна” в 1916р. виготовила 599 паровозів, в 1917р. – 396, в 1918 – 80, тобто в 7,5 разів менше, ніж у 1916р. В кінці листопада 1918р. у зв'язку із значним падінням продуктивності праці були закриті головні вагонні майстерні в Курську, усіх робітників та службовців було звільнено [3, 23].

Крім того, будуванням та ремонтом вагонів займались Путіловський, Русько-Балтійський, Петроградський вагонобудівні заводи, ризький завод „Фенікс”. До ремонту були також залучені Балтійський суднобудівний та Обухівський сталеливарний заводи. Путіловський завод за перші 5 місяців 1918р. випустив 200 товарних та 18 пасажирських вагонів, що складало 25% нормального випуску. Взагалі до Першої Світової війни в країні випускалось 10.552 вагона та 510 паровозів в рік, а в 1918р. – 2.086 вагонів (в 5 разів менше) та 191 паровоз (в 2,7 раз менше) [3, 23].

З метою підвищення продуктивності праці робітників транспорту Наркомат Шляхів Сполучення видав 26 жовтня 1918р. Постанову про відновлення преміальної системи [3, 23].

В жовтні 1918р. згідно з Постановою ВРНГ було зупинено паровозо- та вагонобудівництво у зв'язку з тим, що запасів металів вистачало лише на ремонт рухомого составу. Запаси нафтового палива були вичерпані. Паровозні топки переводились на дрова.

Усі залізниці в цей час були поділені на три групи. До першої групи відносились Північні, Північно-Західні, Миколаївська, Московсько-Рибінська залізниці; було поставлено завдання до початку осені 1919р. перевести їх з нафти на дров'яне паливо. До другої групи відносились Московсько-Казанська, Московсько-Курська, Сизрано-В'яземська залізниці. На цих лініях використання нафти мало другорядне значення, частіше використовувався мазут, хоча забезпечення цим видом палива було також недостатнім. До третьої групи відносились ті залізниці, на яких нафта була основним видом палива (Південно-Східні, Самаро-Златоустівська, Ташкентська залізниці). Ці лінії забезпечувались паливом з державного нафтового фонду, при цьому програма відпускання була зменшена вдвічі [3, 24]. Третя група забезпечувалась паливом найліпше, але потреба залізниць не задовільнялась повністю. Нафтовий фонд швидко вичерпувався. Запаси рідкого палива на залізницях зменшились з 3,8 млн. пудів на 1 січня 1919р. до 1,8 млн. пудів на 1 лютого 1919р. [3, 24]. Запасів вугілля для залізниць взагалі не було. Пасажирські поїзди в Україні ходили через день, товарний рух зменшився вдвічі. Існувала постійна загроза зупинки залізничного руху. Південно-Східна залізниця на 1 березня 1919р. мала у розпорядженні вугільного палива до 3 березня того ж року [3, 25]. Зростала кількість потребуючих ремонту паровозів. На 1 квітня 1919р. на Московсько-Казанській залізниці 48,8% паровозів були хворими, на Рязансько-Уральській – 45,6%.

Товарні потяги не виконували план по транспортуванню продовольства не тільки за причиною дефіциту палива або запасних частин для ремонту, але й у

зв'язку з недостатньою кількістю хлібних та інших продовольчих запасів на станціях. Для Волзько-Бугульмінській залізниці завдання по перевезенню хліба складало 2.500 вагонів, а фактично в наявності було 1.500 вагонів з хлібом. Для Самаро-Златоустівської залізниці план по перевезенню продовольства передбачав 3.000 вагонів, а хліба вистачало лише на 1.323 вагона, інших продовольчих запасів - на 718 вагонів [3, 27].

В січні 1920р. кількість паровозів складала 9.382 одиниці, з яких 58,1% були хворими, тобто потребували ремонту [2, 5]. Початок 1920р. приніс повільне збільшення паровозного парку. В квітні 1920р. він нараховував вже 12.556 одиниць, але при цьому збільшився відсоток хворих паровозів, складав 60,6% (7.722 одиниці). Восени 1920р. з 17.374 паровозів 10.032 (57,6%) потребували негайного ремонту [2, 6].

Протягом усього 1920р., незважаючи на повільне збільшення паровозного парку в країні, більше половини паровозів не могли бути використаними при перевезенні вантажів та людей за причиною їх незадовільного стану.

Серед хворих паровозів більшість потребувала середнього та значного ремонту. Так, наприклад, в останній третині вересня 1920р. 20,7% паровозів тільки очікували середнього ремонту, 19,6% - складного, 15,1% - дрібного. В цей же час знаходилося в дрібному ремонті – 21,1%, в складному – лише 6,4%. Відчувалась нестача запасних частин. Ударні паровозобудівні заводи отримали завдання по виготовленню нових паровозів та необхідних деталей до них [2, 7]. В першій половині 1920р. заводи випустили 23 нових паровоза, 143 нових вагона, 234 ремонтних паровозів, 1.359 ремонтних вагонів, т.д. В другій половині 1920р. кількість випущених заводами нових паровозів зросла в 3,4 раза, нових вагонів – в 1,3 раза, ремонтних паровозів – в 1,4 раза, ремонтних вагонів – в 1,7 раза. [2, 8]. Програмні завдання паровозобудівні заводи недовиконали. Так, за липень, серпень, вересень 1920р. випуск снігоочисників складав лише 7%, арматури та насосів – 5%, баббіту – 9%. Майже повністю – на 96% - була виконана програма по виробництву нових вагонів. Негативно впливало на процес виробництва недостатнє забезпечення заводів паливом, залізом, сталлю, чавуном, предметами першої необхідності, а також близькість фронту [2, 8].

Перші ознаки залізничної кризи виявились в тому, що паровозний та вагонний парки зменшувались, паралельно збільшувався відсоток хворих вагонів та паровозів, не вистачало матеріалів та робочих рук для ремонту, різко впала продуктивність праці робітників транспорту. Для подолання кризових явищ у роботі залізниць був проведений ряд негайних заходів, які передбачали поділ залізниць на групи, переведення частини залізниць на дров'яне паливо, забезпечення інших рідким паливом із загальнодержавного фонду, створення дисциплінарних судів, введення дисциплінарних покарань, премій за відсутність прогулів для робітників залізничних станцій [5]. У періодичній літературі (газети „Известия”, „Правда”) регулярно з'являлись тривожні статті та замітки про роботу залізниць, боротьбу із залізничною кризою [5; 6]. З 1920р. тенденція поглиблення кризи поступилась місцем тенденції повільного важкого руху в бік відновлення паровозного та

вагонного парків, активізації залізничних перевезень. Така тенденція збереглась і в 1921р., чому сприяло поступове загасання громадянської війни.

У 1918р. радянські органи шукали найкращі форми організації управління водним транспортом. Пошук був настільки активним, що дослідник проблеми роботи водного транспорту у 1917-1921рр. Бабушкін І. писав: „Робітники стогнуть від „реорганізацій” [1, 126].

Громадянська війна заважала збирати повні дані про роботу водного транспорту. Наприклад, басейн річки Кама знаходився під владою Білої Армії приблизно по ½ навігаційного періоду в 1918 та 1919рр. Перевезення вантажів Волгою було перервано на 4 місяці поблизу Самари у 1918р., а поблизу Царицина у 1919р. приблизно на той же строк [4, 48]. Однак навіть неповні матеріали за 1917-1921рр. вказують на кризовий стан водного транспорту [1, 126]. Частина суден була захоплена Білою Армією (на Камі та Північній Двіні), інша частина обслуговувала військові потреби. У Волзькому басейні в 1920р. кількість парових суден зменшилась у порівнянні з 1917р. на 36,6% (з 7.047 до 4.464). У Північно-Двінському басейні – на 53% (з 408 до 192) [1, 127]. Ці дані яскраво демонструють значне зменшення річкового флоту за 1917-1920рр. Взагалі кількість одиниць непарового флоту впала на 65%, а парового – на 16%. Непаровий флот складався з 2 типів суден: 1) легкі конструкції, які служили 1-3 навігації; 2) міцні конструкції, які служили 12-15 років за умовою проведення своєчасного капітального ремонту [1, 128].

У 1920р. більше 2/3 флоту працювали 10 та більше років, флот значно постарішав. 9/10 суден залишилось без капітального ремонту. Після 1917р. будівництва нових суден припинилось.

Не менш катастрофічним був стан морського флоту. На 1 листопада 1920р. працювали 301 паротеплохід та 382 парусні шхуни з вантажопідйомністю у 30.282.000 пудів проти 733 паротеплоходів та 2.418 парусників з вантажопідйомністю у 77.311.000 пудів у 1917р. Вантажопідйомність морського флоту з 1917 по 1920р. впала на 61% [1, 129]. У 1921р. морський флот дещо збільшився за рахунок посиленого ремонту та складав взагалі 2.500 одиниць з вантажністю у 32,5 млн. пудів. Ремонт у 1918 та 1919рр. коливався від 40 до 70%. У 1920р. ремонт залишався неякісним та запізним, на що впливали і нестача матеріалів та робочих рук, продовольчі проблеми [1, 130]. В ремонтних майстернях було старе спрацьоване обладнання. Не вистачало житла для робітників; умови їх побуту були важкими. Деякі з робітників повинні були подолати декілька верст, щоб дістатись місця роботи. У 1920р. органи охорони праці та санітарного нагляду заборонили будівництва землянок. Однак незважаючи на заборону землянки будувались, бо це був єдиний спосіб пом'якшити житлову проблему. У Волзькій області планувалось будівництва 231 нового житла, але план було виконано на 25% (59 споруд), ще 30% (69 споруд) знаходилось в процесі будівництва [1, 131].

Ремонт морського флоту був незадовільний. Деякі паротеплоходи Волзької області після ремонту та перевірки їх стану були відправлені у повторний ремонт. Однак паротеплоходи не були відремонтовані за причиною нестачі матеріалів. Неякісно відремонтовані судна не досягали необхідного рівня продуктивності праці,

при цьому витрачали більше палива. Було очевидно, що „флот і дряхлий, і хворий” [1, 132].

У 1917-1921рр. з'явилась нова перепона для нормальної роботи річного транспорту – обміління річок. На Волзі рівень води впав нижче, ніж за попередні 10 років [1, 133]. На Дніпрі падіння рівня води призводило в деяких районах до повного обміління. В таких умовах не було можливості використовувати усю вантажопідйомність суден, лише її третину. Для запобігання саджання суден на мілину проводились землечерпальні роботи. Однак об'єми цих робіт були недостатніми для вирішення проблеми обміління річок. В 1915р. працював 131 землечерпальний снаряд, у 1919р. – лише 41. В 1920р. кількість працюючих снарядів зросла до 92, однак програма землечерпання не була виконана [1, 134].

В умовах зменшення флоту, спрацьованості суден, обміління річок різко впали об'єми перевезень різноманітних вантажів водним транспортом [1, 135]. Якщо в 1916р. водними шляхами було перевезено 2 млрд. пудів вантажів, що складало 70% від ваги перевезених в довоєнні роки вантажів, то в 1918р. – лише 441 млн. пудів, а в 1919р. – 340 млн. Зменшення перевезень водним транспортом в 1919р. до мінімуму свідчило про те, що на цей рік припадало найбільше загострення транспортної кризи. У 1920р. спостерігалось пом'якшення транспортної кризи, збільшення вантажопідйомності суден та у зв'язку з цим активізація перевезень вантажів водними шляхами. Однак у 1920р. рівень перевезень залишався низьким та складав $\frac{1}{4}$ від довоєнного. Транспортування вантажів морем у 1920р. було в 5 разів менше, ніж у довоєнні часи [1, 136].

Продовольчі проблеми в країні стали причиною появи нових труднощів в роботі водного транспорту. 1917-1921рр. характеризувались хронічною невідповідністю заявок на ті чи інші вантажі та їх фактичною наявністю. На 1 червня 1919р. з 10 млн. продовольчих вантажів лише 14% було прийнято до транспортування. Судна довгий час очікували вантаження та вивантаження, розсихались або відправлялись з частковою вантажністю [1, 137].

На 1 липня 1921р. завдання по перевезенню вантажів засобами водного транспорту було виконано на 60%. Найбільш задовільним було транспортування нафти [1, 141].

Протягом 1917-1921рр. стан водного транспорту був критичним. Криза виявлялась у зменшенні флоту, його старінні, відсутності якісного ремонту у зв'язку з нестачею матеріалів, робочих рук, продовольчими проблемами, зношеністю обладнання ремонтних майстерень, у припиненні суднобудівництва. Обміління річок, нестача палива також негативно впливали на роботу водного транспорту. Різко впали об'єми перевезень водними шляхами. Найбільше загострення кризи спостерігалось у 1919р. З 1920р. ситуація почала повільно змінюватись, намітилась тенденція до зростання перевезень вантажів, до покращення якісних та кількісних показників роботи флоту. Це були лише перші кроки в бік виходу з кризи.

Боротьба із загальною економічною кризою, яка охопила Росію після Жовтневої революції, ускладнювалась трагічними подіями громадянської війни. Ознаки глибокої кризи яскраво виявились в роботі водного та залізничного

ТРАНСПОРТНА КРИЗА В РОСІЇ У 1917-1921РР.

транспорту протягом 1917-1918рр. У зв'язку із нестачею палива, матеріалів та деталей, продовольства для робітників, спрацьованістю машин та обладнання ремонтних майстерень відбулось різке зменшення кількості одиниць флоту, паровозного та вагонного парків. Ремонт суден, вагонів та паровозів був несвоєчасним та неякісним. Все це негативно відбилось на стані перевезень пасажирів та вантажів. Існувала постійна загроза зупинки руху по залізницях та водних шляхах країни. Транспортна криза досягла свого апогею в 1919р., коли в умовах громадянської війни від радянської території були відрізані найважливіші економічні, в тому числі паливні райони. З 1920р. з розширенням радянської території боротьба з економічною кризою стала більш успішною. Флот, паровозний та вагонний парки збільшувались, покращилась ситуація з паливом. Однак програмні завдання залізничний та водний транспорт не виконували повністю. Довоєнні показники роботи транспорту не вдалось досягти і в 1921р., коли була впроваджена нова економічна політика та почався новий етап в історії Росії.

Використана література

1. Бабушкин И. Водный транспорт и его работа // Народное хозяйство. – 1921. - №10. – С. 125-142.
2. Арский Р. Промышленное положение Советской России и перспективы товарообмена. – Петербург: Государственное издательство, 1921. – 44с.
3. Михайлов И.Д. Положение железнодорожного транспорта // Народное хозяйство. – 1919. - №5. – С. 21-27.
4. Трейден В. Навигация 1919 года по речным путям // Народное хозяйство. – 1920. - №3-4. – С. 48-51.
5. Известия, 1919, 16 марта (№69), 9 июня (№123); 1920, 27 марта (№67), 16 апреля (№80), 20 апреля (№83), 23 апреля (№86), 5 мая (№95), 13 мая (№102).
6. Правда, 1920, 18 февраля (№36), 20 февраля (№38), 24 февраля (№41), 1 апреля (№71), 16 апреля (№80), 17 апреля (№81), 22 апреля (№85), 7 мая (№97).