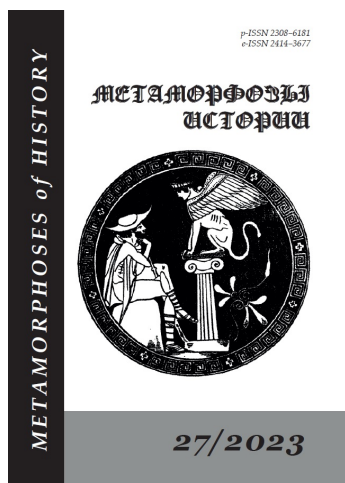




Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 27 Том . 2023

Кризис железнодорожных перевозок и его влияние на экономическое положение Гродненской губернии в начале Первой мировой войны

Жихарев Сергей Борисович

доцент кафедры всеобщей истории, Гомельский государственный университет имени Франциска Скорины

Гомель, Беларусь, ул. Кирова 119, кабинет 2-10

Аннотация

В статье отмечается, что кризисные явления в работе российских железных дорог проявились уже в самом начале первой мировой войны. В то же время попытка центральных властей решить возникающие транспортные проблемы, а также их стремление обеспечить бесперебойное снабжение городского населения и промышленности всем необходимым на основе первичного планирования грузовых железнодорожных перевозок не увенчались успехом. Из докладов белостокской, гродненской и др. городских управ следует, что варшавский и харьковский порайонный комитеты практически не взаимодействовали с органами местного городского самоуправления Гродно, Белостока и пр., а потому слабо ориентировались в реальных потребностях населения в топливе и продовольствии. Вместе с тем губернские комиссии не всегда располагали исчерпывающими сведениями об обеспеченности населения предметами первой необходимости. Значительные затруднения вызывало у комиссий и определение количества удовлетворенных порайонными комитетами ходатайств по внеочередной доставке железнодорожных товаров и о числе грузов, действительно прибывших в города по этим разрешениям. Недобросовестные торговцы в спекулятивных целях пользовались несовершенством механизма не именной регистрации (на предъявителя), прибывающих на железнодорожную станцию грузов, одновременно оформляя сразу несколько заявок на получение вагонов под партии ходовых товаров.

В конечном итоге, белостокская городская дума пришла к заключению, что повышение цен на топливо, хлеб, муку и мясо в городе вызвано не объективно возникшим дефицитом продуктов, а проблемами их доставки по железным дорогам. Поэтому гласные городской думы стали добиваться от руководства военно-эксплуатационного отдела армий северо-западного фронта снятия запрета на погрузку железнодорожных грузов с пунктом конечного назначения в Белостоке. В ходатайствах депутаты просили разрешить внеочередной ввоз в город без задержек на узловых и промежуточных станциях необходимого городу количества продовольствия и топлива. Дума принимала меры, направленные на предотвращение спекуляций минеральным топливом. Гласные также добивались предоставления харьковским порайонным комитетом более полных сведений о ежемесячных поставках минерального топлива в Белосток с донецкого бассейна, включающие данные о нарядах на погрузку угля и антрацита и станциях отправления. Тем самым городская управа пыталась установить хотя бы минимальный контроль над непрозрачным распределением минерального топлива со стороны белостокского комитета торговли и промышленности.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, городское самоуправление, транспорт, грузы, комитет, комиссия, губернатор, Гродненская губерния, железнодорожная станция

Дата публикации: 27.03.2023

Ссылка для цитирования:

Жихарев С. Б. Кризис железнодорожных перевозок и его влияние на экономическое положение Гродненской губернии в начале Первой мировой войны // *Метаморфозы истории* – 2023. – Выпуск 27 [Электронный ресурс]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810024390-9-1> (дата обращения: 17.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810024390-9

¹ Кризис железнодорожных перевозок в связи с началом Первой мировой войны как составляющую общего кризиса железнодорожного транспорта в историко-экономической литературе обычно относят к 1916–1917 гг. Если изучавший еще в 1920-е гг. вопросы железнодорожного хозяйства в контексте общих проблем экономического развития России периода Первой мировой и гражданской войн М. М. Шмуккер обнаружил наступление системного железнодорожного кризиса только в начале 1917 г.¹, то советский историк-экономист А. Л. Сидоров относил наступление кризиса в данной важнейшей сфере народного хозяйства уже к 1916 г.² По мнению современного исследователя проблем железнодорожного транспорта России в переломные исторические эпохи А. С. Сенина, «расстройство» транспорта стало следствием недостаточно развитой довоенной сети железных дорог как результата общей экономической отсталости страны и скудости финансовых ассигнований на нужды транспорта, а также организационных и управленческих просчетов допущенных в годы войны — в результате железные дороги оказались наиболее уязвимым звеном в экономике России³. В своей более поздней статье А. С. Сенин выделил дополнительные факторы, воспрепятствовавшие рациональному функционированию

железнодорожной отрасли в период Первой мировой войны. Наряду с организационными просчетами немаловажной причиной неудач в работе железных дорог стало также отсутствие координации в действиях военной и гражданской администрации⁴.

² Целью данной статьи является исследование влияния общих кризисных явлений в сфере железнодорожных перевозок в России на экономическое положение городских населенных пунктов Гродненской губернии в летне (август 1914 г.) – весенний период (апрель) 1915 г. Из переписки органов общественного и сословного самоуправления Гродненской губернии (Гродно, Белосток, Брест-Литовск, Бельск, Слоним, Кобрин, Пружаны, Волковыск) с официальными инстанциями и докладов городских управ⁵ следует, что перебои в снабжении населения всем необходимым, отсутствие железнодорожных вагонов для доставки топлива жителям в зимний период было также следствием слабой координации действий военной, гражданской администраций и органов городского общественного самоуправления.

³ Первая мировая война кардинально изменила характер работы железнодорожного транспорта Российской империи. В сфере грузовых перевозок произошло перераспределение направлений движения грузовых потоков. Многие виды сырья и топлива такие как уголь, нефть, лесные материалы, хлопок, металлы, дрова и пр. под влиянием войны оказались востребованы в совершенно иных регионах, чем это было до начала боевых действий. Например, топливная база целых районов стала формироваться из ранее никогда не использовавшегося здесь привозного донецкого угля. Еще накануне военных событий западные губернии выращивали достаточное количество хлеба для собственного потребления и не зависели от его поставок из черноземных районов. Однако, став ареной кровопролитных боев, западные губернии резко увеличили объемы его потребления в основном дислоцированными на их территории армейскими частями и превратились таким образом в крупнейшего в России потребителя привозного хлеба. Прекратившийся в связи с началом войны экспорт хлеба за границу переориентировал хлебные грузы из балтийских портов на запад и в направлении Архангельска. Владивосток теперь стал пунктом ввоза в страну железа, стали, хлопка, машин, подвижного состава, доставляемых через Приморье, Забайкалье и Сибирь по железным дорогам в западном направлении.

⁴ С самого начала войны железные дороги столкнулись с нараставшими залежами грузов (до 84 тыс. вагонов только во втором полугодии 1914 г.), которые стали хроническим явлением, нарушавшим нормальный ход экономической жизни страны и работу самого транспорта. Вынужденная выгрузка коммерческих грузов и перераспределение вагонов для нужд военной мобилизации привели к тому, что к концу 1914 г. не было доставлено около 2 млрд. пудов грузов⁶. Наличие крупных запасов хлеба в тылу, а также невывезенного угля в Донбассе при усиливающемся голоде в городах и на фронте, остановке металлургических заводов стало печальным следствием кризисных явлений на железнодорожном транспорте.

⁵ Возникшая зимой 1914–1915 гг. необходимость доставки армий на фронт, а также гигантского количества провианта и фуража, обеспечение потребностей

населения в семенах, недостаток во многих местностях империи яровых семян, колоссальные расстояния России, сильная перегруженность железных дорог и недостаток вагонов способствовали принятию властями серии запретительных мер. Введивший их в действие закон 17 февраля 1915 г. и последовавшие к нему дополнения начали стеснять свободу товарообмена и негативно влияли на интересы населения. Министр внутренних дел Н. А. Маклаков считал бессмысленными прописанные в законах ограничения на вывоз продовольствия и фуража из отдельных губерний в интересах приоритетности проводимых здесь закупок для нужд армии. Более того, Маклакова заинтересовал масштаб вреда для местного хозяйства, порожденный запретами на свободный обмен товарами между губерниями. Так, 14 апреля 1915 г. в письме гродненскому губернатору В. Н. Шебеко он проводил образное сравнение чрезвычайных мероприятий в сфере торговли с «созданием в стране внутренних застав». Наиболее остро ощутили последствия запрета вывоза товаров такие крупные центры, как Петроград и Москва и, по словам министра, «в Москве на этой почве возникали даже беспорядки»⁷.

⁶ Причины происходящего в стране расстройств хозяйственной жизни общественное мнение и печать прочно связывали с набиравшим обороты железнодорожным кризисом. Представители официальной власти отрицали существование системных проблем в сфере железнодорожных перевозок. Чтобы отвести обвинения в возникшей ситуации от своего ведомства министр путей сообщения А. Ф. Трепов в марте 1916 г. опроверг с думской трибуны распространившуюся в общественных кругах критику. На проходившем в это же время пятом всероссийском съезде городов хотя и были признаны факты колоссального скопления на железнодорожных станциях залежей грузов в объеме 150 тыс. вагонов (из них 50 тыс. — внеочередные грузы), а также прекращения приема грузов с целью их последующей отправки на 575 станциях, но ничего катастрофического в этом не усматривалось⁸.

⁷ Исследователь хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта в период первой мировой и гражданской войн М. М. Шмуккер отмечал, что «хозяйство транспорта, его финансы, эксплуатация, перевозки, снабжение подвижным составом, топливом и материалами были в общем удовлетворительны. Количество ежегодно сооружаемых новых линий, в связи с обнаружившейся недостаточностью сети для развивающегося грузооборота страны, увеличилось во время войны по сравнению с предшествующим 5-летием»⁹. Не вызывавшие опасений недостатки в работе железных дорог по мнению Шмуккера проявились только через несколько лет: «со второй половины 1916 года начали появляться тревожные, едва уловимые симптомы надвигающейся разлуки транспорта: ежемесячное сокращение перевозок, появление недогрузов угля и дров, ухудшение ремонта состава, пути и т. д». «Особенно рельефно появление кризиса», — как заключает автор, — «обнаруживалось в первые два месяца 1917 года, когда как сокращение перевозок и недогрузки, так и залежи грузов на станциях и на колесах достигли еще более крупных цифр»¹⁰. В свою очередь крупный советский исследователь проблем экономики России в первую мировую войну А. Л. Сидоров распространяет возникновение негативной тенденции в работе железных дорог на

самое начало военных действий. В 1916 г. отрицательная тенденция, по его мнению, лишь закрепились и приобрела необратимый характер: «миллиарды пудов невывезенных грузов, явный недостаток паровозов и вагонов для перевозки угля и металла — все эти явления, сковывавшие всю хозяйственную жизнь страны, начались задолго до Февральской революции. Уже в 1916 г. нельзя было увеличить выплавку металла из-за плохой работы транспорта. Города оставались без хлеба и угля по вине железных дорог, сотни предприятий останавливались по этой же причине»¹¹.

⁸ Постепенное нарастание трудностей в обеспечении городского населения предметами первой необходимости и существование взаимосвязи между кризисными явлениями в сфере железнодорожных перевозок и хозяйственными проблемами городов можно проследить по ситуации, сложившейся в г. Белостоке. Насчитывавший около 100 тыс. жителей в мирное время Белосток в связи с войной численно увеличился благодаря прибывавшим из мест боевых действий беженцам и перемещающимся войскам. В довоенное время город обладал значительным промышленным потенциалом. На протяжении ряда лет фабрики и заводы города обеспечивали постоянной работой более 10 тыс. человек¹².

⁹ В течение двух первых осенних месяцев 1914 г. город жил в обычном режиме, не испытывая перебоев в снабжении продуктами первой необходимости. Количество и цены поступающих продуктов не вызвали нареканий со стороны белостокской городской думы. Значительные трудности создавала недопоставка каменного угля, используемого на местных промышленных предприятиях. В середине ноября военные власти запретили отправку железнодорожных грузов с пунктом назначения «станция Белосток». Город теперь снабжался с Полесских железных дорог гужевым путем, но количество грузов, приходящих в Белосток со станции Жедня было недостаточным и не превышало 10% от общей потребности населения¹³.

¹⁰ Впрочем, заметного влияния на жизнь города данное ограничение не оказало: численность расположенных в городе войск на тот момент была минимальной и недостатка продуктов в городе не ощущалось. Однако с декабря 1914 г. в Белостоке стал нарастать дефицит продовольствия и топлива, который достиг своего максимума в январе 1915 г.¹⁴ К проблемам с топливом добавилась нехватка зерна, муки, мяса и сахара. По сведениям белостокской городской управы ежемесячная потребность населения в этих грузах достигала 1603 вагона, из которых 1300 (81%) отводились под доставку дров, а остальные вагоны распределялись по следующим группам грузов: мука 60 вагонов (3,7%), зерно 75 вагонов (4,6%), скот 150 вагонов (9,3%) и сахар 18 вагонов (1,1%). Замена дров углем могла высвободить из 1300 задействованных вагонов 650 для транспортировки других грузов¹⁵.

¹¹ Основными потребителями каменного угля в Белостоке в декабре 1914 г. являлись перешедшая на круглосуточный режим работы местная электрическая станция, выполняющие заказы военного ведомства крупные суконные фабрики, гостиница акционерного общества «Риц» и частные потребители. Если в осенний

период среднемесячная потребность города в каменном угле определялась в 240 вагонов, то в декабре она превысила 360 вагонов. Сформировалось следующее соотношение в количестве поставляемого в Белосток минерального топлива для главных городских потребителей: электрическая станция и городские предприятия 100 вагонов, действующие фабрики 200 вагонов и примерно 60 вагонов было запланировано отпустить частным лицам. Однако обеспечение частных потребителей минеральным топливом оказалось в тесной зависимости от запросов суконных фабрик, которые сбывали частникам свои недоиспользованные излишки угля. Местные торговцы зачастую не могли найти нужные финансовые средства для предварительной закупки больших объемов признанного мало подходящим для отопления частных жилищ минерального топлива на донецких угольных копях¹⁶. Белостокские фабриканты при закупке угля прибегали к посредническим услугам местного комитета торговли и мануфактур, поспособствовавшего в выделении им на январь 1915 г. под доставку минерального топлива 265 железнодорожных вагонов. Но фактически на грани срыва оказалась и эта схема, которая натолкнулась на препятствие в виде действующего запрета военных властей на погрузку частных товаров с пунктом конечного назначения «железнодорожная станция «Белосток»¹⁷. Несогласованностью действий в выдаче пропусков на железнодорожные вагоны с углем со стороны коменданта города, местных интендантов, лазаретов Красного Креста и помощника начальника по передвижению войск и снабжению армии смогла воспользоваться частная гостиница «Риц». В середине декабря 1914 г. ее администрация перепродала по спекулятивной цене остатки своей и без того сильно завышенной квоты на уголь известному в Белостоке фабриканту Моэсу¹⁸.

¹² Постепенно на железных дорогах Российской империи начал формироваться механизм централизованного планирования грузовых перевозок. Необходимые для перевозки грузов детальные сведения стекались в центральный комитет по регулированию массовых перевозок по железным дорогам. Планирование продовольственных перевозок, а затем исполнение составленного в центральном комитете общего плана на заявленные перевозки возлагалось на местные порайонные комитеты по регулированию железнодорожных перевозок¹⁹.

¹³ 22 августа 1914 г. главное управление по делам местного хозяйства МВД очередной раз напомнило губернаторам, что на них возложена ответственность за сбор информации о прибывающих в города по железным дорогам предметах первой необходимости и топливе. Специально создаваемые под председательством губернаторов первичные инстанции — формируемые из глав городских управ и городских старост совещания и комиссии по обеспечению населения предметами первой необходимости, рассматривали поступающие от частных лиц ходатайства о доставке грузов в города губернии, а также вели учет прибывших на железнодорожные станции грузов. Собранные таким образом данные должны были передаваться губернаторами председателям профильных порайонных комитетов и главам особых совещаний, в ведении которых находилось регулирование перевозки коммерческих грузов в период мобилизационного положения на железных дорогах. О результатах своей деятельности по обеспечению городов железнодорожными грузами и об эффективности

взаимодействия с инстанциями железнодорожного планирования губернаторы обязывались подробно отчитываться перед МВД²⁰.

¹⁴ Губернские комиссии не всегда располагали исчерпывающими сведениями об обеспеченности населения предметами первой необходимости. Значительные затруднения вызывало у комиссий и определение количества удовлетворенных порайонными комитетами ходатайств по внеочередной доставке железнодорожных товаров и о числе грузов, действительно прибывших в города по этим разрешениям. Существовали пробелы в знаниях местных комиссий также и в отношении количества прибывавших в города грузов. К весне 1915 г. выяснилось, что практически ни одна из организованных в городах Гродненской губернии комиссий не может дать точные и полные ответы на запросы губернатора. Вопрос о соотношении дошедших до местного населения предметов первой необходимости и топлива из общего объема, прибывших в губернию и вывезенных затем из нее в соседние регионы товаров оказался для большинства комиссий наиболее проблематичным.

¹⁵ 28 февраля 1915 г. гродненский губернатор В. Н. Шебеко в распоряжении, адресованном главам уездного дворянского сословного и городского общественного самоуправления (Пружанский, Сокольский, Волоковичский уездный предводители дворянства; Гродненский, Белостокский, Бельский, Брестский и Слонимский городские головы) с возмущением отмечал, что «подобная неосведомлённость Комиссий лишает их того значения, для которого они были организованы»²¹. В распоряжении начальника губернии содержалось также требование, направленное, с одной стороны, на исправление грубых недостатков в деятельности комиссий по сбору данных. Одновременно в документе указывалось на важность предотвращения злоупотреблений и спекуляции прибывающими по железным дорогам в города товарами: «Комиссии на будущее время обязаны вести строгий учет фактическому поступлению в города разрешенных Порайонными комитетами к внеочередной доставке грузов и при содействии полиции и железнодорожной администрации иметь наблюдение за тем, чтобы доставленные в города предметы первой необходимости были расходуемы исключительно на нужды местного населения и каждый из случаев вывоза их в другие местности был зарегистрирован»²².

¹⁶ Распределением вагонов среди торговцев, занятых снабжением населения Белостока продовольствием и предметами первой необходимости, заведовала образованная 23 августа 1914 г. на основе циркуляра гродненского губернатора осведомительная комиссия. Заседания комиссии обычно проходили 2 раза в месяц. Располагая сведениями о нормах потребления населением разных продуктов, а также о количестве прибывавших на железнодорожные станции Белостока грузов, осведомительная комиссия рассматривала поступившие от торговцев заявления, всячески стремясь предотвратить концентрацию выписываемых и поставляемых для жителей города товаров среди ограниченного круга лиц²³. Затем журнал каждого заседания комиссии вместе с перечнем разрешенных для ввоза в город по железным дорогам товаров и ведомостями распределения вагонов по видам прибывших в Белосток грузов направлялись в варшавский порайонный комитет.

После выдачи комитетом разрешений торговцы получали специальные удостоверения, а накладные на ввозимый товар они обязаны были переслать почтой в городскую управу²⁴. Выработанная таким образом в течение осени 1914 г. практика выдачи свидетельств по доставке грузов вселила в городскую управу уверенность в рациональности действующей системы выдачи пропусков и в отсутствии товарного дефицита в будущем.

¹⁷ Проведенная 15 декабря 1914 г. проверка списка выданных пропусков выявила существенное превышение числа предоставленных коммерсантам вагонов над количеством выданных пропусков. Обнаружилось также значительное (троекратно выше месячного потребления) перенасыщение города солью и мукой в ущерб мясу и мясной продукции, в которых Белосток начал испытывать хронический недостаток. Вскоре выяснилось, что осведомительная комиссия не является «монополистом» в выдаче пропусков станциям, занимающимся отправкой товаров в Белосток. Параллельно осуществлявшаяся бесконтрольная раздача пропусков другими лицами и учреждениями привела к открытой торговле пропусками евреями коммерсантами²⁵. Подобные нарушения, по мнению осведомительной комиссии, создавали целую цепочку нежелательных последствий: сокращение количества ежемесячно находящихся в обороте товарных вагонов, нехватка вагонов для доставки жизненно важных для населения припасов, «закупорка» грузов на станции Белосток, ставшая одной из причин так и не снятого запрещения грузить товар на станцию Белосток, недоверие к осведомительной комиссии со стороны харьковского порайонного комитета. В ноябре 1914 г. в комитет поступила заявка на доставку в город 1034 вагонов угля, оформленная, как вскоре выяснилось, на подставных лиц и на не существующие в Белостоке учреждения²⁶.

¹⁸ Во многом со схожими явлениями столкнулась созданная при городской думе гродненская осведомительная комиссия. Однако конкретные шаги последовали только 27 марта 1915 г. Установление количества продуктов первой необходимости и размеры реальной потребности в привозе в город тех или иных грузов ставились в зависимость от полноты сведений, поступающих в осведомительную комиссию со станции «Гродно»²⁷. В частности, гродненский городской голова запрашивал у начальника станции «Гродно» Северо-Западных железных дорог данные о пропускной способности станции с учетом ежедневно проходящих через нее военных составов, а также о номенклатуре, количестве и получателях прибывающих на станцию Гродно частных грузов. Недобросовестные торговцы в спекулятивных целях пользовались несовершенством механизма не именной регистрации (на предъявителя), прибывающих на железнодорожную станцию грузов, одновременно оформляя сразу несколько заявок на получение вагонов под партии ходовых товаров. Предотвратить злоупотребления городская управа и осведомительная комиссия рассчитывали путем ужесточения надзора над всеми прибывающими в Гродно грузами, введя регистрационные записи в товарных накладных об их заявителях. Вести учет количества ежедневно доставляемых по Северо-Западным железным дорогам на станцию «Гродно» вагонов с частными грузами, видов и объема поставляемых товаров городская

управа поручила своему агенту секретарю управления П. А. Довгиру²⁸. Снабжение Белостока продуктами первой необходимости, топливом, а фабрик и заводов сырьем и материалами находилось, как уже отмечалось, в одновременном ведении сразу двух порайонных комитетов – варшавского и харьковского. На порайонные комитеты также возлагалось распределение железнодорожных вагонов под определенные грузы в подконтрольных им районах. Так, по данным варшавского комитета, в основе которых лежит расчет количества ввозимых в Белосток в мирное время грузов, количество железнодорожных вагонов необходимых для снабжения города продуктами первой необходимости, а фабрик производственными материалами составляет 1200 вагонов в месяц или один железнодорожный состав в день. Белостокская городская управа сочла эти данные заниженными, так как под влиянием войны существенно изменились важнейшие параметры жизни города. При этом спрос на железнодорожные вагоны, предъявленный городскими торговцами и фабрикантами, не был удовлетворен даже на 50%. Не выделил варшавский порайонный комитет Белостоку вагоны под доставку дров для населения и угля фабрикам и заводам в декабре и январе месяцах (см. таблицу)

19 **Доставка грузов в Белосток (сентябрь 1914 г. – январь 1915 г.)²⁹**

заявки на вагоны	выделено вагонов	выдано разрешение			
торговцы и фабриканты	осведомительной комиссией	варшавским порайонным комитетом			
продукты	грузы	продукты	грузы	продукты	грузы
1	2	3	4	5	6
13273	16948	5863	2549	2972	1449
Всего 30221	Всего 8412	Всего 4421			

20 **(продолжение таблицы)**

перевезено грузов (вагоны)	потребность в вагонах		
в действительности	городская управа		
продукты	грузы	продукты	грузы
7	8	9	10
3704	592	4000	2000
Всего 4296	Всего 6000		

21 Из таблицы следует, что существует колоссальная разбежка (примерно в 7 раз) между количеством вагонов, обозначенным в заявках белостокских предпринимателей (столбцы 1–2) и действительной перевозкой грузов (столбцы 7–8). Многократное завышение числа запрашиваемых вагонов торговцами и фабрикантами объяснялось не первостепенными задачами снабжения жизненных потребностей населения и промышленности, а коммерческим назначением провозимых в город грузов. Предприниматели также подстраховывались, зная, что при последующем рассмотрении заявок в официальных государственных инстанциях количество фактически предоставляемых вагонов будет уменьшено. В итоге осведомительная комиссия уменьшила число вагонов по сравнению с

заявленным количеством в 3,6 раза (столбцы 3, 4), а варшавский порайонный комитет счел ходатайство торговцев и фабрикантов чрезмерным, понизив квоту отводимых вагонов почти в 7 раз (столбцы 5, 6). Реальная потребность города в вагонах для обеспечения жизненно важных функций составляла среднее число между действительной перевозкой грузов в Белосток (столбцы 7–8) и запросом на железнодорожные вагоны городской управы (столбцы 9–10), т.е. 5148 вагонов.

22 В конечном счете, городская дума в постановлении от 5 февраля 1915 г. согласилась с предоставлением городу не 1200 вагонов в месяц как прежде, а 1143. Из выделяемых варшавским порайонным комитетом общего количества вагонов под перевозку дров отводилось 500 вагонов, под каменный уголь 250, для доставки скота 60, керосина — 40, под рожь — 30 вагонов, под муку ржаную и пшеничную — 60, овес — 30, соль — 30. Сто сорок три оставшихся вагона распределялись между партиями более мелких грузов³⁰. Белостокская городская дума пришла к заключению, что повышение цен на топливо, хлеб, муку и мясо в городе вызвано не объективно возникшим дефицитом продуктов, а проблемами их доставки по железным дорогам. На состоявшемся 5 февраля 1915 г. заседании думы 26 гласных приняли обращение к начальнику военно-эксплуатационного отдела армий северо-западного фронта о снятии запрета на погрузку железнодорожных грузов с пунктом конечного назначения в Белостоке³¹. В ходатайстве гласные думы просили разрешить внеочередной ввоз в город без задержек на узловых и промежуточных станциях топлива, дров, каменного угля, антрацита, муки, хлеба в зерне, скота и сахара в обозначенном выше количестве³².

23 В постановлении думы содержались меры, направленные на предотвращение спекуляций минеральным топливом. Гласные добивались предоставления харьковским порайонным комитетом более полных сведений о ежемесячных поставках 250 вагонов минерального топлива в Белосток с донецкого бассейна, включающие данные о нарядах на погрузку угля и антрацита и станциях отправления. Тем самым городская управа пыталась установить хотя бы минимальный контроль над непрозрачным распределением минерального топлива со стороны белостокского комитета торговли и промышленности³³.

24 В апреле 1915 г. Белосток полностью исчерпал все свои запасы ржаной муки и городу начал грозить голод. С августа 1914 г. в Белосток было ввезено, как полагала городская дума, недостаточное для надлежащего обеспечения населения количество ржи (66 вагонов). Располагавшееся в Белостоке интендантство изъявило желание помочь населению, предложив уступить городу собственные запасы муки³⁴. 14 апреля 1915 г. городской голова в письме гродненскому губернатору выразил сожаление о том, что из Гродненской губернии в целях снабжения действующей армии в Царство Польское по распоряжению властей вывезли большое количество продуктов питания, в то время как закупать недостающее для Гродненской губернии продовольствие в соседних с ней губерниях вскоре запретили. Под влиянием войны система снабжения населения продуктами во многих местностях стала перестраиваться на обслуживание преимущественно внутренних потребностей. Для борьбы с дефицитом и спекуляциями местные госорганы налагали жесткие ограничения на вывоз

продуктов торговцами в другие регионы. Глава белостокской городской управы жаловался начальнику губернии на действия варшавского порайонного комитета, отказавшего 24 марта текущего года белостокской городской думе в осуществлении погрузки пшеничной муки в товарные вагоны со станций Павлоград, Керчь, Бугуруслан, Тальная, Мариуполь, Никитовка, Бердянск и Ейск с пунктом конечного назначения г. Белосток³⁵.

²⁵ Таким образом, кризисные явления в работе российских железных дорог проявились в самом начале первой мировой войны. В то же время попытка решить возникающие транспортные проблемы, а также желание обеспечить бесперебойное снабжение населения и промышленности всем необходимым на основе первичного планирования грузовых железнодорожных перевозок не увенчались успехом. Так, варшавский и харьковский порайонные комитеты практически не взаимодействовали с органами местного самоуправления г. Белостока и потому слабо ориентировались в действительных потребностях города в топливе и продовольствии. Варшавский порайонный комитет даже не вступая в контакт с белостокской городской думой навязал Белостоку совершенно для него неподходящую схему т.н. «очередного» снабжения города дровами по аналогии с Варшавой, оставив тем самым его население в декабре 1914 – январе 1915 гг. практически без топлива. Цена за кубический сажень березовых дров в Белостоке в январе 1915 г. достигла 70 рублей, в то время как еще ровно год назад она не превышала и 40 рублей. В свою очередь, харьковский порайонный комитет снабжал промышленность Белостока (всего в город за первых 5 месяцев войны поступило 104 вагона каменного угля и 40 вагонов антрацита) донбасским углем через местный комитет торговли и промышленности, распределявшим топливо не среди нуждающихся, а среди лиц занимавшихся его последующей перепродажей с целью наживы. На многочисленные протесты, а также письменные запросы и ходатайства со стороны белостокской городской думы «Харьковский порайонный комитет отвечал упорным молчанием»³⁶.

Примечания:

1. *Шмуккер М. М.* Очерки финансов и экономики жел.-дор. транспорта, Россия за 1913–1922 годы (в связи с общими экономическими явлениями жизни страны) / Под ред. и с предисл. проф. С. В. Бернштейн-Когана. М., [Б.г.]. С. 130.
2. *Сидоров А. Л.* Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. 1948. Т. 26. М., 1948. С. 43.
3. *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009. С. 164.
4. *Истомина Э. Г., Сенин А. С.* Транспортная система // Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / Отв. ред. Ю. А. Петров. М., 2014. С. 362.
5. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно (далее — НИАБ в Гродно). Ф. 17 (Гродненское губернское по городским делам присутствие). Оп. 1. Д. 461. — О перевозке грузов по железным дорогам в военное время (переписка с городскими головами, с городскими управами о правилах перевозки грузов по железным дорогам в Гродненской губернии во время войны). 520 лл.
6. *Сенин А. С.* Указ. соч. С. 115.
7. НИАБ в Гродно. Ф. 17. Оп. 1. Д. 461. Л. 249 об.
8. *Сенин А. С.* Указ соч. С. 42.

9. *Шмуккер М. М.* Указ. соч. С. 130.
10. Там же. С. 130.
11. *Сидоров А. Л.* Указ. соч. С. 43.
12. НИАБ в Гродно. Ф. 17. Оп. 1. Д. 461. Лл. 271–272.
13. Там же. Л. 272.
14. Там же. Л. 274.
15. Там же. Л. 275.
16. Там же. Л. 122.
17. Там же. Л. 122 об.
18. Там же. Л. 121 об.
19. *Сенин А. С.* Указ. соч. С. 41.
20. НИАБ в Гродно. Ф. 17. Оп. 1. Д. 461. Л. 78.
21. Там же. Л. 41.
22. Там же.
23. Там же. Л. 121 об.
24. Там же.
25. Там же.
26. Там же. Л. 122.
27. Там же. Л. 68.
28. Там же. Л. 68 об.
29. Там же. Лл. 271–271 об.
30. Там же. Л. 272 об.
31. Там же. Л. 275.
32. Там же. Л. 275 об.
33. Там же.
34. Там же. Л. 162 об.
35. Там же. Л. 162.
36. Там же. Л. 271 об.

Библиография:

1. Истомина Э. Г., Сенин А. С. Транспортная система // Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / Отв. ред. Ю. А. Петров. М., 2014.
2. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно. Ф. 17 (Гродненское губернское по городским делам присутствие). Оп. 1. Д. 461. — О перевозке грузов по железным дорогам в военное время (переписка с городскими головами, с городскими управами о правилах перевозки грузов по железным дорогам в Гродненской губернии во время войны). 520 лл.

3. Сенин А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М., 2009.
4. Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки. 1948. Т. 26. М., 1948. С. 3–64.
5. Шмуккер М. М. Очерки финансов и экономики жел.–дор. транспорта, Россия за 1913–1922 годы (в связи с общими экономическими явлениями жизни страны) / Под ред. и с предисл. проф. С. В. Бернштейн-Когана. М., [Б.г.].

The Crisis of Railway Transportation and its Impact on the Economic Situation of the Grodno Province at the Beginning of the First World War

Sergey Zhikharev

Associate Professor of the Department of World History, Gomel GSU named after F. Skorina

Gomel, Belarus, st. Kirova 119, office 2-10

Abstract

The article notes that the crisis phenomena in the work of Russian railways appeared already at the very beginning of the first world war. At the same time, the attempt of the central authorities to solve the emerging transport problems, as well as their desire to ensure an uninterrupted supply of the urban population and industry with everything necessary on the basis of the primary planning of freight rail transportation, was not crowned with success. It follows from the reports of the Bialystok, Grodno and other city councils that the Warsaw and Kharkiv district committees practically did not interact with the local self-government bodies of cities and therefore poorly oriented in the real needs of the inhabitants in fuel and food. At the same time, the provincial commissions did not always have comprehensive information about the provision of the population with basic necessities. The commissions also had been caused significant difficulties determining the number of petitions satisfied by the district committees for the extraordinary delivery of railway goods and the number of goods that actually arrived in the cities under these permits. By the spring of 1915, it turned out that almost none of the commissions organized in the cities of the Grodno province could give accurate and complete answers to the governor's requests. The question of correlation between basic necessities and fuel that reached the local population from the total volume of goods that arrived in the province and then were exported from it to neighboring regions turned out to be the most problematic for most commissions.

Keywords: railway transportation, city government, transport, cargo, committee, commission, governor, Grodno province, railway station

Publication date: 27.03.2023

Citation link:

Zhikharev S. The Crisis of Railway Transportation and its Impact on the Economic Situation of the Grodno Province at the Beginning of the First World War // *Metamorphoses of History – 2023. – Issue 27* [Electronic resource]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810024390-9-1> (circulation date: 17.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810024390-9

