

Иван Валериевич Толокнев

Херсонский государственный педагогический университет, г. Херсон, Россия, tolokneviv@hgpurf.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЮГА РОССИИ НА СЛУЖБЕ ФРОНТА И ТЫЛА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (1914 — НАЧАЛО 1917 г.)

Аннотация. В статье автор на основе архивных документов региональных железных дорог Юга России и периодических изданий министерства путей сообщения Российской империи исследует проблему перехода железнодорожного транспорта в режим военного времени в стратегически важном для страны районе, изменения целей и задач транспортной отрасли. В работе использованы хронологический, историко-сравнительный, а также общенаучные методы исследования.

Ключевые слова: Юго-Западные железные дороги; Южные железные дороги; Екатерининская железная дорога; милитаризация; Особое Совещание; Военно-Промышленный комитет.

Ivan V. Toloknev

Kherson State Pedagogical University, Kherson, Russia, tolokneviv@hgpurf.ru

RAILWAYS IN SOUTHERN RUSSIA SERVING THE FRONT AND THE HOME FRONT DURING THE FIRST WORLD WAR (1914 — EARLY 1917)

Abstract. Drawing on archival records of the regional railway administrations of Southern Russia and published periodicals issued by the Ministry of Railways of the Russian Empire, the author examines the transition of railway transport to wartime operation in one of the country's strategically important regions and analyses the resulting changes in the role and functions of the railway sector. The study employs chronological, comparative historical, and general scientific research methods.

Keywords: South-Western Railways; Southern Railways; Yekaterininskaya Railway; militarization; Special Council; Military-Industrial Committee.

Вопросы гармонизации работы трех основных элементов жизни страны в период Первой мировой войны: армии, народнохозяйственного механизма и железнодорожного транспорта, который интегрировал и поддерживал жизнедеятельность двух остальных, всегда остаются актуальными в исторической тематике новейшего времени. Тем более важным является освещение деятельности железных дорог в крупных региональных составляющих страны, показывающих интегральное значение экономики и транспорта на местном уровне. Особенно если речь идет о пилотном в плане развития народного хозяйства Южнороссийском крае.

Исследование базируется преимущественно на неопубликованных документах Центрального государственного исторического архива Украины в городе Киеве и Центрального государственного архива высших органов власти и управления Украины, ведомственных периодических изданиях начала XX века, а также отдельных работах по анализу развития железнодорожного транспорта, изданных в годы Первой мировой войны и в последующее двадцатилетие. Информационная база использованных источников позволяет основательно проработать и квалифицированно раскрыть выбранную тему.

Новизна работы заключается в реконструкции процессов перестройки экономической жизни и работы транспорта на местах, а именно в ключевом регионе страны – южнорусских губерниях (в част-

ности, Новороссийском крае и Донецко-Приднепровском экономическом районе). Показано уникальное место конкретного народнохозяйственного ареала в общей структуре материального потенциала Российской империи.

Практическое значение статьи состоит в ее универсальном характере, дающем возможность включать фактаж как экономического содержания, так и рассматривать аспекты транспортной проблематики; причем делать это и на уровне исторического краеведения и при рассмотрении общих тем отечественной истории начала XX века.

В исследовании автор придерживался диалектического подхода к рассмотрению вопросов социально-экономического и социального характера. Из общенаучной методологии использованы анализ и синтез; проработка исторических фактов осуществлена также с помощью сравнительного и хронологического методов. Это позволяет достоверно и правдиво рассмотреть достижения и объективные трудности, возникавшие перед железнодорожным транспортом Юга России в деле обеспечения своевременной доставки грузов для нужд фронта и тыла.

Начало Первой мировой войны внесло коренные изменения в систему приоритетов, а также в сами принципы работы экономики и транспорта. Сработал отрицательно и просчет всех воюющих стран относительно скоротечного характера конфликта. Война стала затяжной.

Мероприятия русского императорского правительства Ивана Горемыкина, направленные на милитаризацию тыла (1915 г.), существенно сузили и конкретизировали требования государства к работе железных дорог. На повестку дня встал вопрос о всемерном разворачивании оборонного производства. 16 января 1915 г. Особое Собрание при Харьковском порайонном комитете приняло решение полностью возобновить коммерческое движение. В качестве первого шага были выданы 80 нарядов для проведения транспортных операций невоенного характера [1, л. 6, 15–16, 24–25]. Южные и Екатерининская дороги главные усилия сосредоточили на обслуживании все возрастающих норм вывоза сырья, а также готовой продукции предприятий и шахт Южного индустриального района. Основой деятельности базовых отраслей промышленности и транспорта на данной территории издавна служил Донецкий каменноугольный бассейн. Вследствие утраты Россией Домбровского месторождения, которое в августе – сентябре 1914 г. заняла немецкая армия, он стал в годы войны наибольшим и едва ли не единственным источником минерального топлива для европейской части страны. Средний прирост добычи донецкого угля накануне Первой мировой войны (1910–1913 гг.) составлял в среднем 15 % ежегодно, а антрацита – до 30 % [2, с. 667].

Для дальнейшего наращивания объема поставок твердого топлива правящие круги Российской империи провели ряд структурно-организационных преобразований в транспортной и добывающей отраслях. 4 марта 1915 года император Николай II и министр путей сообщения С. Рухлов совместно одобрили Высочайший указ Правящему Сенату, который предоставлял ведомству путей сообщений монопольный статус в сфере снабжения топливом учреждений и предприятий. Указанное министерство имело право не только требовать от всех государственных и частных организаций конкретную информацию о размерах запасов топлива и договора относительно его поставок, но и перераспределять по собственному усмотрению уже выполненные заказы в пользу иного потребителя (однако выполнение указа в пределах театра военных действий требовало предварительного согласования с армейским командованием) [3, с. 101; 4, л. 25]. 6 июня 1915 г. Управление железных дорог утвердило штат семи губернских комиссий по распределению твердого минерального топлива, а 17 августа при правительстве были созданы Особые Собрания по

обороне государства, по обеспечению топливом оборонных предприятий и по перевозкам. Таким образом сложилась тесная координация деятельности трех ведущих министерств – путей сообщения, внутренних дел, торговли и промышленности [5, с. 1; 6, с. 633–634]. Последнее из ведомств, в частности, образовало 21 сентября 1915 г. Горнозаводскую организацию при уполномоченном Особого Собрания по обеспечению топливом в южной горнопромышленной области. Наконец, руководство Южных железных дорог получило контрольно-координирующие функции в сфере распределения донецких минеральных ископаемых в бассейне реки Днепр [7, с. 550–553]. Таким образом, менее чем за полгода, пройдя этап становления, начала функционировать вертикаль тылового управления.

С целью улучшения работы тыловых предприятий базовых отраслей оборонной промышленности летом 1915 г. были образованы Центральный и региональные военно-промышленные комитеты (ЦВПК и ВПК). Харьковский областной ВПК, который обслуживал Донецко-Криворожский бассейн, поставил перед министерством путей сообщения и Управлением железных дорог ряд требований. Среди них наиболее важными были несколько, в частности восстановить принцип внеочередности по литере «Б» для всех грузов, следующих в Донецкий бассейн (а также для каркасного леса, отправленного со станций Харьковского района на местные нужды), приравнивания всех горных и горнозаводских предприятий Донбасса к разряду квалифицированных относительно пользования внеочередностью при получении реквизируемых и переданных в ведение Харьковского комитета вагонов, право бесплатного проезда рабочих на постоянное место работы в регион и т. д. Практически ни одно из этих требований не нашло приемлемого решения. Единственное, на что в феврале 1916 г. согласилось ведомство путей сообщения, было признание установленного Харьковским областным ВПК нового порядка использования реквизируемых и переданных в распоряжение указанной организации вагонов (среднемесячная норма – 53 020 единиц) [8, л. 100; 9, л. 1–5].

Однако не все минеральное сырье железные дороги смогли вывезти из мест ее добычи. Ведь только для металлургических предприятий Донбасса ежедневная потребность в топливе составляла до 900 вагонов [2]. Недогруз угля с 1913 по ноябрь 1916 г. увеличился с 5,87 до 7,4 %, руды разных

видов – с 15,4 до 66 %. Процент неотправленных горнозаводских грузов за аналогичных период поднялся с 85 до 51 %. Существенное обострение ситуации наблюдалось в июле – ноябре 1916 г., когда объемы погрузок по сравнению с первым полугодием уменьшились в 2–2,5 раза [10, с. 17].

Намного лучшим было состояние в обслуживании железнодорожным транспортом металлургических предприятий Приднепровья и Донбасса (сюда входило до 20 заводов-гигантов и около 45 доменных производств). Транспортные операции железных дорог по обслуживанию металлургической отрасли региона за 1915–1916 гг. происходили без серьезных сбоев и нарушений графика. Ежемесячно по магистралям отправлялось по назначению в среднем 48 050,84 т чугуна, 23 670 т полупродукта и 127 537,072 т готовой продукции [11, л. 4].

Начиная с января 1917 г. положение дел несколько ухудшилось. Так, по сравнению с январем 1916 г. вывоз чугуна сократился с 40 050,86 т до 28 531,34 т, полупродукта – с 128 180,01 т до 95 370,54 т. Меньше стало отправляться на рынок металлоизделий в целом (18 228,40 т против 24 395,20 т). Общая загрузка и перевозки продукции базовых металлургических, металлообрабатывающих и машиностроительных предприятий Донбасса и Приднепровья в январе 1917 г. сократилась по сравнению с аналогичным месяцем 1916 г. от 206 496,08 т до 142 130,29 т, в феврале – от 24 503,38 т до 150 912 т [11, л. 4].

Помимо обслуживания местной индустрии шахты и железные дороги были должны во все более возрастающих количествах поставлять твердое топливо и минеральное сырье в другие промышленные центры Российской империи – Прибалтийский и столичный Петроградский. Но первый из районов, который потреблял преимущественно польский уголь, в результате августовско-сентябрьского (1915 г.) наступления германских войск был эвакуирован и успел получить из Донбасса всего 512 000 т минерального топлива [12, с. 484]. Главной задачей железных дорог и добывающей отрасли Юга России стало, таким образом, обслуживание нужд столичного индустриального района. Ведь он до Первой мировой войны пользовался лишь заграничным (британским) топливом.

Среди основных типов минеральных энергоресурсов, которые начиная с 1915 г. ввозились для поддержания работы промышленных предприятий Петроградского района, первое место (1 779 952 т в год) занимал каменный уголь До-

нецкого бассейна. На заседании топливного отдела Центрального ВПК 10 мая 1916 г. была определена норма поставок всех видов топлива в столицу на 1916 год в 3 562 592 т (увеличение произошло за счет начала использования во все возрастающих размерах дровяного отопления, годовой размер вывоза соответствующего сырья составлял 16 519,47 т). Единицей исчисления служило реальное потребление по результатам работы промышленных предприятий за первый квартал (в том числе донецкого угля – 541 936 т). Тогда же поднимался вопрос о поиске альтернативных (кроме Донбасса) источников поставки топлива: завершение строительства Мурманской железной дороги дало повод начать подготовительные работы по увеличению производства на русских шахтах Шпицбергена. Добычу заполярного угля планировалось начать лишь в 1917 г. и довести объем поставок готовой продукции на протяжении года до 4 800 т. Февральская революция похоронила этот замысел. Одновременно Центральный ВПК признал невозможной добычу горючих сланцев Эстляндской губернии вследствие близкого ее расположения к линии фронта (заседание топливного комитета 23 июня 1916 г.) [13, л. 5]. Таким образом, Донецкий бассейн в годы Первой мировой войны оставался главным поставщиком топлива и для ведущих промышленных гигантов столицы.

В период переориентации и окончательного закрепления за добывающей отраслью Донбасса монопольного статуса на рынке угля (1915 г.) Екатерининская железная дорога, которая в целом обслуживала данный регион, весьма долгое время не могла нормализовать процесс вывоза топлива в петроградском направлении. Хотя количество ее задержанных вагонов с углем на Николаевской магистрали, соединявшей юг страны со столицей, в первой половине 1915 г. лишь один раз в конце марта достигло наибольшей отметки (251 единица), однако на 13 сентября эта цифра возросла до 994; после спада в конце следующего месяца (89 единиц) график движения был снова серьезно нарушен и в декабре уже 250 вагонов не смогли вовремя прибыть в столицу. Только с началом нового 1916 года положение в целом нормализовалось. Простои и задержки на протяжении зимы 1915–1916 гг. уменьшились на 4/5 [14, л. 156–158; 15, л. 49–50, 92, 117–118, 128].

В первой половине 1916 года на заседаниях Центрального ВПК и правительства несколько раз ставился вопрос о целесообразности эвакуа-

ации части промышленных предприятий Петроградского района на юг империи, непосредственно к индустриальным центрам Донбасса и Приднепровья, а также (главное) к источникам топлива [13, л. 3; 16, с. 667]. Однако реализовать это намерение, взяв за образец вывоз предприятий Риги летом – осенью 1915 г. оказалось явно невозможно; в частности, из-за высокого уровня эксплуатации железных дорог страны.

Более стабильным оставалось положение на транспортной линии Донбасс – Москва. В Первопрестольную ввозился преимущественно каменный уголь и хлебные грузы (64,4 % от общего оборота). Вследствие разработки месторождений подмосковных минеральных запасов топливная проблема в центральном регионе не стояла так остро, как это обстояло с предприятиями Петрограда. В 1913 г. от Харьковского железнодорожного узла было отправлено в Москву общим количеством в 808 т. Весь рост перевозок рассматриваемого направления происходил исключительно за счет угля (в период войны в среднем 8 % ежегодно) [17, с. 55; 18, л. 1–2].

В конце 1916 года транспортная ситуация стала крайне напряженной. С 20 февраля 1917 г. Харьковский ВПК прекратил выдавать наряды на внеочередные перевозки грузов до времени установления более нормального режима работы дорог. Потенциал транспорта нацеливался на быструю доставку продовольствия и предметов первой необходимости для столиц и действующей армии [19, л. 374]. Нормальная работа тыловых предприятий была поставлена под угрозу. Теперь все напрямую зависело от политической стабильности в стране.

Таким образом, с началом Первой мировой войны Юго-Западные, Южные и Екатерининская железные дороги столкнулись с двумя главными вызовами: необходимостью сочетать сложившуюся специализацию перевозок с новыми военными требованиями и расширять номенклатуру перевозимых грузов за счет увеличения объема транспортных операций.

Близость Донецкого угольного бассейна делала менее сложным топливный вопрос, особо актуальный для Петроградского промышленного района. Кроме того, эвакуация вагонного парка от Привислинских железных дорог частично компенсировала дефицит подвижного состава, неизбежный при росте трафика. Приоритетность в снабжении топливом и горюче-смазочными материалами магистралей, находящихся в районе театра военных действий (Юго-Западные железные дороги) либо в непосредственной близости от линии фронта (Южные и Екатерининская), позволяли осуществлять необходимую для эффективного функционирования амортизацию.

Преобладающая часть грузов отправлялась за пределы южнорусских губерний. Особенно важным было транспортное сообщение с Петроградским и Московским (Центральным) промышленными районами. С утратой силезского и импортного (британского) угля Донецкий угольный бассейн становится монополистом в твердом минеральном топливе для всей страны. Но координирование грузоперевозок между железными дорогами оставляло желать лучшего. Примером может служить недостаточная пропускная способность Николаевской магистрали. Здесь решение проблемы требовало постоянного контроля и координации.

Анализируя работу железных дорог южнорусского региона за 1914 – февраль 1917 г., можно констатировать факт в целом успешного решения возложенных страной задач на эти передовые транспортные артерии: переход в режим военного времени, меры по милитаризации и грамотное установление логистики предотвратило коллапс в снабжении, позволило пережить трудный 1915 год и надежно гарантировать поставки грузов в 1916 году.

Кризисные явления, связанные с наличием топлива, достаточным количеством подвижного состава и вагонного парка, могли быть преодолены и в дальнейшем. Политические процессы 1917 года не содействовали оздоровлению работы железнодорожного транспорта.

Список источников

1. Центральный государственный исторический архив Украины в городе Киеве (ЦГИА Украины (Киев). Ф. 882. Оп. 2. Д. 188.
2. Совещание о топливе // Правительственный вестник. 1915. 2 декабря.
3. Вестник Южных железных дорог. 1915. № 11. С. 101.
4. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 882. Оп. 2. Д. 152.
5. Список местонахождения губернских Комиссий по распределению твердого минерального топлива и находящихся в их ведении районов // Вестник путей сообщения. 1915. № 27. С. 1.

6. Закон об учреждении Особых Совещаний для обсуждения мер по обороне государства, по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны, по продовольственному делу и по перевозке топлива и продовольственных и военных грузов // Вестник путей сообщения. 1915. № 35. С. 633–634.
7. Вестник Южных железных дорог. 1915. № 24–25. С. 550–553.
8. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 169. Оп. 1. Д. 8.
9. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 882. Оп. 2. Д. 215.
10. Перевозки южных горнозаводских грузов за время войны. Петроград: Типография Н. Г. Стойковой, 1917. 17 с.
11. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 1692. Оп. 1. Д. 267.
12. Угольный рынок // Вестник Южных железных дорог. 1914. № 37. С. 484.
13. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 1692. Оп. 1. Д. 251.
14. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 882. Оп. 2. Д. 227.
15. ЦГИА Украины (Киев). Д. 167.
16. Маниковский А. А. Боевое снабжение русской армии в первую мировую войну. М.: Воениздат, 1937. 718 с.
17. Петрусеви́ч Г. И. История развития железнодорожных транспортных потоков с 80-х годов. М.: Транспечать НКПС СССР, 1930. 194 с.
18. Центральный государственный архив высших органов власти и управления Украины (ЦГАВО Украины). Ф. 2200. Оп. 1. Д. 99.
19. ЦГИА Украины (Киев). Ф. 1692. Оп. 1. Д. 265.

Статья поступила в редакцию 13.04.2026; одобрена после рецензирования 15.06.2026; принята к публикации 22.06.2026.

The article was submitted 13.04.2026; approved after reviewing 15.06.2026; accepted for publication 22.06.2026.