

**ЛИКВИДАЦИЯ ТОПЛИВНОГО КРИЗИСА
НА ТАШКЕНТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 1918-1924 гг.**

© 2009 Ю.А. Горюнов

Оренбургский государственный педагогический университет

Поступила в редакцию 26.06.2009

В статье, на основе архивных материалов и экономических отчётов Ташкентской железной дороги был рассмотрен топливный кризис, который привёл практически к полной остановке работы Ташкентской железной дороги в 1919 году, которая имела важное экономическое и военно-стратегическое значение для Оренбургской губернии. Ликвидация топливного кризиса на железных дорогах страны стала одной из важнейших задач советского правительства после Гражданской войны.

Ключевые слова: Ташкентская железная дорога, топливный кризис, топливные заготовки, твердое и жидкое топливо, топливные грузы, экономия, восстановление транспорта.

Железнодорожный транспорт имел военно-стратегическое значение в борьбе за власть в период Гражданской войны, а также в восстановлении экономики страны, оказавшейся в состоянии разрухи. Однако прежде чем восстанавливать экономику страны, необходимо было восстановить сам железнодорожный транспорт серьёзно пострадавший во время эшелонной войны. Для этого советское правительство издало ряд декретов, в основу которых были положены принципы максимальной централизации, строжайшей дисциплины и единоначалия в рамках политики военного коммунизма. Также были приняты ряд чрезвычайных мер. По декрету «Социалистическое отечество в опасности!», принятом Совнаркомом 21 февраля 1918г., предусматривался расстрел на месте неприятельских агентов, спекулянтов, громил и хулиганов, контрреволюционных агитаторов...¹. 28 ноября 1918 на железных дорогах было введено военное положение. Все они преследовали одну цель – восстановление работоспособности железнодорожного транспорта.

Ташкентская железная дорога не являлась исключением. Её восстановление напрямую было связано с восстановлением экономики, тяготеющих к транспортным путям районов. Товарные поезда стали ходить без четкого расписания. В 1919 году пассажирское сообщение было практически остановлено. Процент здоровых паровозов в начале 1919 года упал по сравнению с 1913 годом на 88%, с 552 единиц до 65. Количество вагонов находящихся в движении сократилось почти на 70%, с 7973 единиц в 1913 году до 2429 единиц в 1919². За период боевых действий на Ташкентской железной дороге было разрушено или повреждено 1120 верст полотна

из 2090 верст. 75 мостов взорвано. Жилой площади уцелело 26%³. Фактически Ташкентская железная дорога, была парализована.

Кроме того, восстановление работоспособности железной дороги, встречало на своём пути серьёзные затруднения, которые выражались, главным образом, в трёх кризисах: топливном, продовольственном и эпидемиологическом.

В самый напряжённый период гражданской войны, в начале 1919 года, в стране была разруха, свирепствовал голод и тиф, состояние транспорта оставалось угрожающим, ЦК РКП(б) решил создать на железных дорогах политотделы для усиления партийного влияния на массы железнодорожников⁴.

Топливный кризис, выражался в остром дефиците всех видов топлива: нефти, угле, дровах, саксауле. Топлива не хватало не только для личных нужд железнодорожных служащих, но даже для нормального функционирования дороги и обеспечения функционирования имеющегося в наличии подвижного состава. Из-за чего большая часть паровозов и вагонов вынуждена была простаивать на станциях без дела. Кроме того, что топливный кризис вызвал резкое замедление работы транспорта, он привёл к остановке промышленных предприятий, перебоям в снабжении топливом городского населения.

Перебои в работе транспорта осложнили и без того непростую ситуацию снабжения населения продовольствия в годы гражданской войны. В 1921 году железнодорожный транспорт не справился со снабжением продовольствием городского населения, и распределением продовольствия между аграрными и промышленными регионами страны, что ещё более усилило эффект голода. Из-за голода массы людей отправились самостоятельно запасаться хлебом в более благополучные в продовольственном отно-

Горюнов Юрий Александрович, аспирант кафедры Новейшей истории России. E-mail: Zaboi2007@yandex.ru

шении регионы. Такие регионы, например, как Средняя Азия. Огромное количество безбилетных пассажиров заполонило вагоны, как пассажирские, так и грузовые. Ехали одиночки, группами, семейные. Используя любые доступные средства, закупали зерно, муку сколько могли увезти и также возвращались обратно.

Нехватка поездов и вагонов для перевозки пассажиров, скученность людей в вагонах, неудовлетворительное санитарно-гигиеническое состояние пассажирских зданий, пассажирских составов и прилегающей к железной дороге территории, которая усугублялась голодом, приводили к вспышке эпидемий. На железных дорогах, начиная с 1918-1919 гг. распространяется целый букет болезней, начиная с малярии, гриппа и заканчивая холерой, тифом и дизентерией и чумой. Большинство служащих Ташкентской железной дороги заражалось болезнями от беженцев с той легкостью, с которой ослабленный голодом организм только и может быть подвержен опасным заболеваниям. Голод и холод вот бич железнодорожников. Для транспорта же голодом был недостаток топлива.

Железные дороги, в том числе и Ташкентская железная дорога, ощутили катастрофическую нехватку топлива. Угля и нефти не хватало не только для отопления жилых помещений, обеспечения промышленных предприятий, но и для железных дорог, доставляющих топливо в города. На Ташкентской железной дороге ощущался недостаток не только в нефти и угле, но и в дровах, поэтому в качестве паровозного топлива в 1918-1919 гг. стали использовать саксаул, хлопковые семена и даже сушёную рыбу⁵. Принимались меры по жесткой экономии расхода топлива подвижным составом, сокращались нормы выдачи топлива железнодорожным служащим, нормы отопления жилых и служебных помещений. Кроме того, все ветхие деревянные сооружения на железной дороге, вплоть до старых шпал, подлежали строгому учёту.

Тяжёлое положение с топливом было и в городе Оренбурге. Зимой-весной 1918 года, когда город находился под контролем "красных", совнархоз принимал меры по уменьшению остроты отопительного кризиса: пилился на дрова стоящий на корню лес, скупался кизяк, была организована экспедиция для обследования и развития деятельности Ак-Булакских и Актюбинских каменноугольных копий, а также уплотнение учреждений и жилищ, сломка ненужных или ветхих строений, иногда и самих домов, организация квартальных комитетов или комитетов бедноты для всякого рода обследования, касающегося жилищных, продовольственных, отопительных, осветительных и иных вопросов. Но

эти меры были явно недостаточными. Проблема топливного кризиса имела стратегическое значение в масштабах целой страны⁶.

Ещё осенью 1918 года предлагалось пересмотреть планы дорог по расходованию топлива, прекратить выдачу топлива на отопление бань, пересмотреть нормы льготного снабжения служащих дороги дровами, снизить нормы расхода топлива на отопление зданий, ввести строгий учёт не только имеющихся излишков топлива, оставшегося с прошлого сезона, на складах, но и ветхих зданий, подлежащих сносу, старых шпал и т.д. Предлагалось прореживать лесозащитные полосы вдоль дорог.

27 декабря 1918 года Советом Народных Комиссаров был учреждён Главный Лесной Комитет "для руководства, регулирования и управлением всей лесной промышленностью, а также для заготовки древесного топлива". В целях обеспечения страны древесным топливом и лесными материалами, ГлавЛесКому вменяется в обязанность принять чрезвычайные меры для спешного увеличения заготовок всеми организациями в центре и на местах, путём их своевременного финансирования, снабжения продовольствием, фуражом, инструментами, транспортными и другими средствами, а равно и путём мобилизации рабочей силой.

Постановлением СНК от того же числа (27 декабря 1918г.) все дрова, находящиеся в 15-ти верстной полосе от железных дорог или сплавных рек подлежали немедленной вывозки к местам погрузки и сплава. Запрещалось налагать какие-либо наказания, препятствующие вывозки дров, а также проводить реквизиции дров и пиленного леса. Местные органы Советской власти обязаны были оказывать всемерное содействие, как организациям, так и отдельным (частным) лицам вывозящим лес. Весь доставленный лес подлежал немедленной наличной оплате. Лица, приступившие к вывозке дров не позднее 16 января 1919 года не подлежали воинской мобилизации и числились на учёте, также и лошади, занятые на перевозке дров. Воспрещалась реквизиция и конфискация продовольствия и фуража, необходимого для обслуживания транспорта дров. Лица, нарушившие настоящее постановление, а также распоряжения Главлескома, подлежали ответственности по всей строгости закона революционного времени⁷.

По подсчётам материально-хозяйственного управления железных дорог, для поддержания непрерывного движения на железных дорогах страны в виду недостатка угля и нефти надо заготовить к 1-му мая 1919 года около 4 млн. куб. саж. дров. причём привлекать к заготовкам необходимо не только трудовые артели самих же-

лезных дорог, но и все существующие лесозаготовительные организации (трудовые артели, кооперации и т.д.)⁸. К 10 мая 1919 года было заготовлено несколько более 1 млн. куб. саж. дров. Среди главных причин, помешавших выполнению плана назывались трения и волокита, недоразумения при взаимоотношениях с Гублескомами, местными Совдепами, неудовлетворительное снабжение продовольствием и фуражом. Также предлагалось выплачивать премии рабочим, заготовливающим топливо⁹. Таким образом, государственные заготовки топлива, провалились. Не дало ожидаемого результата и введение трудовой повинности населения по топливозаготовкам. Принудительным порядком было заготовлено лишь 10-15% необходимого топлива.

Осенью 1919г. – почти половина общего количества вагонов предназначалась для перевозок дров, угля и нефти. Под топливные грузы выделялось вдвое больше вагонов, чем для воинских, и в восемь раз больше, чем для продовольственных грузов. К осени 1920 года топливные грузы составляли 40% всех грузов, перевозимых по железным дорогам страны¹⁰. В 1921 году обеспечение Ташкентской железной дороги топливом ещё более ухудшилось. Если к началу зимы 1920 года на дороге запас жидкого топлива составлял 1,5 млн. пудов, который был полностью израсходован к весне, так как много топлива уходило на борьбу со снежными заносами. То к ноябрю 1921 года на дороге имелось всего 380 тыс. пудов жидкого топлива. Что бы более наглядно представить картину топливного кризиса, необходимо обратиться к конкретным примерам. В Бузулуке при ежедневной потребности в 2000 пудов имелось всего 362 пуда, в Оренбурге при потребности в 2500 пуд. – в наличии 227 пудов. Ташкентская железная дорога находилась перед угрозой полной остановки движения¹¹. Выход из топливного кризиса наметился с конца 1921 года, с переходом на принципы Новой Экономической Политики.

Самостоятельно с топливным кризисом Ташкентская железная дорога справиться не могла. Сложилась достаточно тяжёлая ситуация как на северном (Кинель-Эмба), так и на южном участке (Эмба-Ташкент). На северном участке по распоряжению Главного Управления железных дорог было решено прибегнуть к помощи Самары, которая ежедневно обязывалась давать до 8 цистерн нефти. Кроме этого она одновременно должна дать 60 вагонов чтобы создать резерв. В дальнейшем участок Кинель-Эмба должен был полностью прикреплен к Самаре в плане снабжения нефтью. Для южного участка нефть ранее шла через Красноводск (порт Каспийского моря) из Баку, но снабжение оборвалось и нефть пошла из Грозного¹².

Народный комиссар путей сообщения Ф.Э. Дзержинский в своём докладе на II съезде работников железнодорожного и водного транспорта 3 октября 1922 года характеризовал положение с топливом следующим образом. “Положение дела снабжения оставалось очень тяжёлым. Мы сейчас находимся в полосе перебоя, когда запасы топлива в связи с тяжёлым положением горняков Донбасса, очень незначительны. Количество забойщиков уменьшилось почти в два раза. Добыча сократилась в громадном размере, и мы переходим в зимний период с запасом 2-3 дневным; нас ожидает, по-видимому, в этом отношении суровая и тяжёлая зима. Что касается нефти, то у государства не было достаточно средств и из Баку получили на 15-20 млн. пудов меньше, чем предлагалось по первоначальному плану. Кроме того, благодаря целому ряду условий настоящего хозяйства то топливо, которое мы потребляем, производит работу гораздо меньшую, чем по нормам довоенного времени. Норма потребления дров в 1913 году была почти в 2 раза меньше, чем в 1922 году, а производительность выше... Работа наша по перевозкам сократилась в 3-4 раза”. “Топливо у нас не заготовливается за год вперёд, дрова у нас не сухие, а влажные, уголь не первосортный. Вместе с тем нельзя отрицать, что у нас имеются пережоги, хищения колоссальные, и выход из этого – обязанность каждой дороги устанавливать норму”¹³.

В 1922 году Ташкентская железная дорога полностью перешла на самозаготовку твердого топлива (дров, кизяка, саксаула, угля и камыша). Дорога прекратила выдавать нефть для личных нужд железнодорожных служащих. Норма выдачи твёрдого топлива на работника дороги составила 150 пудов, на семью 300 пудов. Железнодорожные служащие самостоятельно заготавливали топливо для собственных нужд и нужд железной дороги за наличный расчёт. Нефтепродукты закупались дорогой у подрядчиков за наличный расчёт.

К 1923 году положение с топливом по стране несколько улучшилось. Если на 1 октября 1922 года по данным НКПС запас дров был всего на 39 дней, то на 1 октября 1923 запаса дров хватало на 135 дней. Запасы нефти за тот же период увеличились с 49 до 53 дней, угля с 21 до 49 дней. Причём в докладе на конференции союза железнодорожников 3 декабря 1923, где озвучивались эти цифры, прямо указывалось, что это следствие того, что железные дороги взяли заготовку топлива в свои руки¹⁴.

Начиная с июня 1923 года, железнодорожный транспорт стал покрывать все эксплуатационные расходы¹⁵, а с 1924 дорога стала приносить прибыль¹⁶.

Таким образом, топливный кризис на Ташкентской железной дороге удалось преодолеть лишь в 1923-1924 годах, когда государство перевело железные дороги на самозаготовки топлива, а правительство разрешило привлекать подрядчиков для заготовки и транспортировки топлива. Данные мероприятия стали возможными только с переходом на принципы Новой Экономической Политики. Методами Военного Коммунизма решить проблему топливных заготовок, а также наладить работу транспорта оказалось невозможно. Ликвидация топливного кризиса, также как и восстановление подвижного состава Ташкентской железной дороги позволили ей нормально функционировать, было возобновлено движение, началось восстановление подвижного состава. Нормализовавшаяся работа транспорта способствовала ликвидации продовольственного и эпидемиологического кризисов, а также ликвидации разрухи, возобновления экономической жизни обслуживаемой территории.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Архивные источники:

1. Государственный архив Оренбургской области (ГАОО). Фонд Р-316. Управление Ташкентской железной дороги.
2. Государственный архив Самарской области (ГАСО). Фонд Р-129. Железнодорожный лесозаготовительный комитет Самаро-Златоустовской и Ташкентской железных дорог. Управление топливом Наркомата путей сообщения 1918-1922.

Опубликованные документы и материалы:

1. Гражданская война в Оренбуржье (1917-1919 гг.). Документы и материалы ГАОО. – Оренбург: Оренбургское книжное издательство, 1958. – 270 с.

Периодическая печать:

1. Ташкентская железная дорога и посев компания// Степной путь. – 1922. – № 4. – С.3-4.

Литература:

1. *Дзержинский Ф.Э.* Избранные сочинения в 2тт. Т.1. 1897-1923. – М.: Издательство политической литературы, 1977. – 485 с.

2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т.2. 1917-1945. СПб.: The Stainless Steel Cat, 1997. – 404 с.
3. *Ленин В.И.* Полн. Собр. Соч. в 55 тт. Т.35. – 5-е изд. – М.: Издательство политической литературы, 1974. – 585 с.
4. *Рогачёва А.Т.* История станции Оренбург Южно-Уральской железной дороги (краткая историческая справка). – Оренбург, 1998. – 118 с.
5. *Суворов В.А.* Железнодорожный транспорт Туркестанского края в годы гражданской войны 1918-1920 гг. – Ташкент: Ёш Гвардия, 1965. – 81 с.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ *Ленин В.И.* Полн. Собр. Соч. в 55 тт. Т.35. – 5-е изд. – М.: Издательство политической литературы, 1974. – С. 359.
- ² ГАОО. Ф. Р-316. Оп.1. Д.423. Л. 7-9.
- ³ *Суворов В.А.* Железнодорожный транспорт Туркестанского края в годы гражданской войны 1918-1920 гг. – Ташкент: Ёш Гвардия, 1965. – С. 72.
- ⁴ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т.2. 1917-1945. СПб.: The Stainless Steel Cat, – С. 16.
- ⁵ *Суворов В.А.* Железнодорожный транспорт Туркестанского края в годы гражданской войны 1918-1920 гг., – Ташкент: Ёш Гвардия, 1965. – С. 57.
- ⁶ Гражданская война в Оренбуржье (1917-1919 гг.). Документы и материалы ГАОО. – Оренбург: Оренбургское книжное издательство, 1958. – С. 228.
- ⁷ СГАО. Р-129. Оп. 1. Д.1. Л.38. Об.
- ⁸ СГАО. Р-129. Оп. 1. Д.1. Л.56.
- ⁹ СГАО. Р-129. Оп. 1. Д.1. Л.81.
- ¹⁰ *Суворов В.А.* Железнодорожный транспорт Туркестанского края в годы гражданской войны 1918-1920 гг. – Ташкент: Ёш Гвардия, 1965. – С. 13.
- ¹¹ ГАОО. Ф. Р-316. Оп.1. Д.181. Л. 181.
- ¹² Ташкентская железная дорога и посев компания// Степной путь. – 1922. – № 4. – С. 3-4.
- ¹³ *Дзержинский Ф.Э.* Избранные сочинения в 2тт. Т.1. 1897-1923. – М.: Издательство политической литературы, 1977. – С. 270-285.
- ¹⁴ *Дзержинский Ф.Э.* Избранные сочинения в 2тт. Т.1. 1897-1923. – М.: Издательство политической литературы, 1977. – С. 397.
- ¹⁵ *Рогачёва А.Т.* История станции Оренбург Южно-Уральской железной дороги (краткая историческая справка). – Оренбург, 1998. – С. 34.
- ¹⁶ ГАОО. Ф. Р-316. Оп.1. Д. 423. Л.9.

LIQUIDATION OF FUEL CRISIS BY THE TASHKENT RAILWAY 1918-1924

© 2009 Yu.A. Gorunov

Orenburg State Pedagogical University

In clause, on the basis of archival materials and economic of the reports of the Tashkent railway the fuel crisis was considered which has resulted practically in a complete stop of work of the Tashkent railway in 1919, which had important economic and military meaning importance for Orenburg government. The liquidation of fuel crisis on iron roads of the country became one of major tasks of the Soviet government after Civil what.

Key word: the Tashkent railway; fuel crisis; fuel preparations; firm and liquid fuel; fuel cargoes; economy; restoration of transport.