

УДК 94(477.6) «1914/1918»

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЙ КОМПЛЕКС ДОНБАССА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

*И. А. Шандра*

**Реферат.** В условиях многократного возрастания потребностей в перевозках в годы Первой мировой войны на железных дорогах Донбасса частыми становятся кризисные явления (несвоевременность доставки, неоправданный простой и перераспределение грузовых потоков, потеря грузов и др.). В статье проанализирован комплекс правительственных мероприятий, направленный на повышение эффективности железнодорожной сети (строительство новых железнодорожных магистралей и подъездных путей, дополнительный выпуск паровозов, вагонов и ремонт трофейных) и интенсификацию перевозок (повышение технической оснащенности железнодорожной сети, развитие станционного хозяйства). Однако предпринятые действия не позволили полностью решить транспортную проблему в регионе, что, в свою очередь, значительно сдерживало развитие промышленности Донбасса, сокращало производство и вывоз готовой продукции.

**Ключевые слова:** Екатерининская железная дорога, Южные железные дороги, Северо-Донецкая железная дорога, подъездные пути, пропускная способность, подвижной состав, Съезды горнопромышленников Юга России.

*Какими бы ни были расходы на  
строительство новых железных дорог,  
все они окупятся первой же войной.*

*С. Ю. Вумте*

Начавшееся в 1914 г. мировое противостояние приобрело невиданные масштабы с использованием неизвестных ранее методов борьбы. Первая мировая война стала по-настоящему первой войной техники и технологий. Если в предыдущих военных столкновениях решающим ресурсом были храбрость и мастерство воинов, то с этого момента на первый план выступают движущиеся механизмы (авиация и танки). Эта война стала проверкой воюющих сторон на скорость, маневренность, быстроту передислокации войск, четкость реагирования и слаженность работы всех составляющих военно-промышленного комплекса стран-участниц. Высокий уровень этих показателей напрямую зависел от эффективности работы транспорта. Основой всех коммуникаций в годы Первой мировой войны по праву можно считать железные дороги. Именно они выступали связующим элементом между фронтом и тылом, производителями и потребителями, центром и регионами, именно они стали своеобразными артериями и нервами огромного хозяйственного организма. Железные дороги Донбасса, в свою очередь, должны были обеспечить подвоз сырья для обеспечения высокого уровня производительности горных и горнозаводских предприятий южного экономического района, а также вывоз готовой продукции и сырья в другие промышленные центры Российской империи.

Современные исследователи, в работах которых представлена история начала XX в., едины во мнении, что в годы войны Донецко-Приднепровский экономический район стал основой топливно-металлургической базы страны (А. В. Сердюк, А. П. Реент, О. И. Трофимьяк) [1]. В научных работах подчеркивается, что главным препятствием в работе промышленных предприятий и продовольственном обеспечении населения стала низкая провозная и пропускная способность железнодорожной сети, разительное несоответствие между транспортными потребностями промышленности и возможностями железных дорог. К аналогичному выводу приходили историки и всех предыдущих исторических периодов.

Так, секретарь Совета Съездов горнопромышленников Юга России профессор П. И. Фомин в своей работе «Горная и горнозаводская промышленность Юга России» (1924 г.) указывал на «красочную картину взаимосцепления транспорта и горной промышленности в их многообразных проявлениях» [2, с. 37]. В «Исторических записках» за 1948 г. опубликована богатая фактами статья А. Л. Сидорова, в которой автор подчеркивает, что железные дороги в годы войны существенно отставали от общего темпа развития народного хозяйства [3, с. 4]. В статье профессора С. В. Кульчицкого «Железнодорожное хозяйство в системе государственно-монополистического капитализма» (1967 г.), указывается на непригодность железных дорог к резкому увеличению военных нагрузок [4, с. 119].

В тоже время, в годы войны правительством и промышленниками был проведен целый комплекс разноплановых модернизаций, направленных на развитие железнодорожных коммуникаций в Донбассе. Информация о строительстве железнодорожных магистралей и подъездных путей к рудникам, развитии пристанционного хозяйства и технических усовершенствованиях на дорогах содержится в периодических изданиях тех лет («Вестник Южных железных дорог», «Горно-заводское дело», «Промышленность и торговля»), материалах съездов представительных организаций предпринимателей, опубликованных работах о сооружении железных дорог и железнодорожных туннелей. Несмотря на ограниченность и неполноту сохранившейся информации, представляется возможным показать уровень развития железнодорожного транспорта в Донбассе в 1914–1918 гг., действия правительства и предпринимателей по преодолению транспортного кризиса, а также влияние проведенных мероприятий на экономику региона.

#### *Уровень развития железнодорожного транспорта*

Война с первого же дня выдвинула высокие требования перед транспортом. Болезненной для железнодорожной сети Российской империи оказалась смена направлений грузовых потоков. После утраты Домбровского угольного бассейна и прекращения импорта немецкого и английского минерального топлива промышленность Прибалтики, Москвы и Петрограда находилась в полной зависимости от поставок донецкого угля железными дорогами. Эти районы оказались самыми чувствительными рынками, мощная обрабатывающая промышленность которых географически была отдалена от регионов добычи минерального топлива. Но преградой их бесперебойному снабжению стали низкая пропускная способность железнодорожной сети, отсутствие рельсовых выходов из ряда крупных районов угледобычи. Курско-Московская и Николаевская железные дороги оказались не готовыми к резкому увеличению грузооборота. По сведениям статистического бюро Совета Съездов горнопромышленников Юга России за первые полтора года войны Петроград увеличил потребление донецкого топлива в 84 раза, Ревель – в 64. В то же время, Дружковка, Алчевск, Харьков, Константиновка и другие промышленные центры Донбасса и близлежащих районов уменьшили потребление каменного угля и антрацита [5, с. 15326–15327].

Поставки минерального топлива на расстояние свыше 1 500 верст имели для железных дорог тяжелые последствия. Во-первых, резко ускорился износ паровозов и вагонов: за десять месяцев 1915 г. вагонный парк Харьковского района прошел 6 млрд. пудо-верст, тогда как за весь 1914 г. – только 3 млрд. [6, с. 12358]; во-вторых, дальние рейсы требовали большего количества товарных вагонов и специальных платформ; в-третьих, увеличивались объемы сжигаемого паровозами угля. Об этом свидетельствуют следующие данные: в 1913 г. железные дороги потребляли 320,2 млн. пудов угля (26,7 % от всего вывезенного объема), а в 1916 г. – 585 млн. пудов (43 %) (см. табл. 1).

Таблица 1

*Вывоз и потребление железными дорогами донецкого минерального топлива (млн. пудов) [7, с. 15455]*

Год	Весь вывоз	Потребление железных дорог	Вывоз для металлургических заводов	Вывоз для остальных потребителей
1913	1 197	320	267	610
1914	1 265	402	277	586
1915	1 196	481	259	456
1916	1 361	585	306	470
Процент от годового вывоза				
1913	100	27	22	51
1914	100	32	22	46
1915	100	40	22	38
1916	100	43	22	35

Таким образом, доля потребления топлива металлургическими заводами в годы войны оставалась неизменной; количество потребляемого железными дорогами угля постоянно возрастало (с 27 % в 1913 г. до 43 % в 1916 г.), а процент обеспечения топливом остальных потребителей сокращался (с 51 до 35 % соответственно). В январе 1917 г. общий вывоз минерального топлива составлял 109,3 млн. пудов, из них на нужды железных дорог расходовалось 51,4 % [8, л. 15 об.].

Министерство путей сообщения приняло ряд мер для сокращения количества дальних перевозок: в 1915 г. были даны распоряжения о переводе на нефтяное топливо всех паровозов Николаевской железной дороги,  $\frac{3}{4}$  паровозов Московско-Курской дороги; о максимальном использовании дров на Либаво-Роменской, Варшаво-Венской, Полесских, и Юго-Западных железных дорогах; о более широком потреблении уральских древесных углей [9, с. 285].

По оценке правительственных чиновников, в начале войны железные дороги успешно справлялись с военными перевозками, однако это было достигнуто путем игнорирования интересов предприятий промышленных регионов. Потребности фронта дезорганизовали железнодорожное движение, отдельные участки дорог пребывали в полном хаосе. В связи с нехваткой рабочей силы остро давал о себе знать практически нулевой уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ и неразвитость железнодорожных узлов. На железных дорогах образовывались многочисленные пробки: в феврале 1915 г. на Северной и Северо-Восточной магистралях задерживались по направлению на Петроград 8 тыс. вагонов, в марте – 12 тыс. [10, с. 307]. Из-за слабой пропускной способности дорог вагоны часто кружили по всей территории Европейской России – «оказывается, были такие маршруты, как Харьков–Челябинск–Петроград» [6, с. 12358].

С началом военных действий железнодорожная сеть была разделена на фронтную и тыловую. По мнению горнопромышленников, «не подлежит ни малейшему сомнению, что при правильном регулировании железнодорожного движения, при условии принятия мер к более интенсивному использованию пропускной способности и, главное, при уничтожении губительного многовластия в заведывании делом перевозки грузов по железным дорогам, Россия не переживала бы того кризиса потребления, который замечается не только в области

снабжения топливом, но также и другими продуктами» [11, с. 27]. На совещании представителей металлургических заводов Донбасса и Приднепровья в сентябре 1916 г. подчеркивалось, что задержка подачи вагонов стала постоянным явлением, устранение которого, по их мнению, было бы возможным «только в случае объединения в одном учреждении управления делами как тыла, так и фронта» [8, л. 115]. Шахты Донбасса получали вагоны в должном количестве только тогда, когда подвижной состав перебрасывали с фронта большими партиями. «Несвоевременный возврат вагонов с фронтовых дорог, – указывал председатель Государственной думы М. В. Родзянко, – самым неблагоприятным образом влияет на вывоз донецкого топлива. Иногда вагонный долг фронтов достигает 30 тыс. единиц. Железные дороги работают без какой-либо системы, что приводит к разрушению тыла. Стали распространенными различные злоупотребления и даже возникла система разветвленного взяточничества, единственная, которая действует удовлетворительно. В обществе распространенной стала горькая поговорка, что «лучше всего возить товар на букву “д” – “деньги”» [10, с. 330].

В октябре 1915 г. председатель Харьковского комитета железнодорожных перевозок В. А. Гаевский на заседании Всероссийского съезда представителей городов в Харькове приводил неопровержимые факты, свидетельствующие о железнодорожном кризисе. Недостаток в перевозочных средствах он оценивал в 40 %, который образовался в результате использования огромного количества вагонов для эвакуации предприятий из прифронтовых регионов и возобновление их работы на новых местах. Подача вагонов в конце 1915 г. каменноугольным копиям Донбасса резко снизилась. Вывоз угля в сентябре-октябре 1915 г. составлял 75–80 млн. пудов, в то время как добыча достигала 153 млн. пудов в месяц. В результате этого при шахтах начали накапливаться запасы топлива, достигшие к концу 1915 г. 170 млн. пудов вместо обычных переходящих остатков в 60–70 млн. пудов [12, с. 172].

Положение в Донбассе ухудшалось еще и тем, что локомотивный парк состоял из паровозов устаревших конструкций. Более четверти локомотивов находились в эксплуатации свыше 20 лет. Из-за некачественного и несвоевременного ремонта паровозы и вагоны быстро изнашивались. Ремонтные мастерские выполняли заказы по изготовлению корпусов для мин и гранат, стаканов бомбометов и другого оружия, в то время как собственное путевое хозяйство было в запущенном состоянии. В 1916 г. практически все металлообрабатывающее оборудование Луганского паровозостроительного завода использовалось для выполнения военных заказов. Завод освоил производство, механизмов, приборов, аппаратов для патронных и пороховых заводов, штамповку стальных стаканов для снарядов, двенадцатидюймовых чугунных пустотелых и сплошных ядер. Для прифронтовых магистралей с железных дорог Донбасса мобилизовали квалифицированных работников, был увеличен рабочий день железнодорожников, на многих участках дорог введено казарменное положение [13, с. 88-89].

Возросший спрос на подвижной состав не мог быть полностью удовлетворен не только из-за объективных проблем в стране. Большинство машиностроительных заводов, производивших вагоны, и металлургических заводов, производивших рельсы, теперь стали получать масштабные и более выгодные военные заказы (вооружение и боеприпасы). Объемы производства технического оборудования для транспорта сокращались: с 88,9 млн. руб. в 1913 г. до 40,8 млн. руб. в 1916 г. и 30,3 млн. руб. в 1917 г. [14, с. 122]. Железные дороги, не получая от промышленности необходимого количества паровозов, вагонов, рельсов и различного технического оборудования, отвечали ей сокращением перевозок. Так, производство рельсов на Донецко-Юрьевском металлургическом заводе только за первый год войны снизилось со 126 тыс. до 94 тыс. пудов. В то же время, на всех южных металлургических заводах были созданы специальные снарядные мастерские, изготавливавшие около 1 млн. боеприпасов ежемесячно [15, с. 242].

Ритмичность работы железных дорог осложнялась большим количеством беженцев из прифронтовых районов. Их вывоз в тыл осуществлялся преимущественно по железным

дорогам, так называемыми «маршрутными поездами» с прямой доставкой в пункт назначения [16, с. 38]. На 1 апреля 1916 г. в южных губерниях было официально зарегистрировано 656 тыс. беженцев [17, с. 122]. Основная нагрузка по транспортировке беженцев легла на Юго-Западные, Южные и Екатерининскую железные дороги. На всех крупных станциях управления железных дорог открывали питательные пункты, создавались местные комитеты помощи раненым, состоявшие из железнодорожников и членов их семей. Питательные пункты и кое-где лазареты первоначально содержались на пожертвования управлений железных дорог, самих железнодорожников, Красного Креста, Всероссийского союза городов и других общественных организаций [18, с. 23]. Здесь беженцев кормили, оказывали медицинскую помощь, выдавали одежду, размещали у местных жителей, по возможности трудоустраивали [19, с. 82].

Питание беженцев было организовано на станциях Дебальцево, Харцизск, Ясиноватая, Пятихатки, Никитовка, Юрьевка, Луганск. На станции Лозовая в 1915 г. ежемесячно кормили около 10 500 человек, Славянск – 2 500, Никитовка – 5 300, Синельниково – 17 000 [20, с. 539]. Расходы на их питание составляли от 20 до 500 руб. в сутки на один питательный пункт [21, с. 564]. При управлениях железных дорог организовывались дамские железнодорожные кружки. Так, усилиями Харьковского дамского железнодорожного кружка за три последних месяца 1914 г. было пошито 40 тыс. штук разного белья, для лазаретов Северо-Донецкой железной дороги было отправлено 3 700 штук [22, с. 594]. Средняя стоимость содержания одного раненого в лазаретах Южных железных дорог составляла 93 коп. в день [23, с. 594].

Причины транспортного кризиса в годы войны имели системный характер. Горнопромышленники считали, что главнейшая причина расстройств железнодорожного движения, угрожающая «благополучию нашей родины, – бывшая до сего времени железнодорожная политика, выразившаяся в недостаточном развитии железнодорожной сети, в слабом развитии пропускной способности, в недостаточном обеспечении сети подвижным составом и неподготовленности сети к выполнению выдвинутых войной великих задач снабжения армии и тыла ее» [11, с. 9]. Мировая война вскрыла глубинные проблемы транспортных коммуникаций Российской империи. Представители железнодорожных обществ укоризненно подчеркивали – «никто теперь не может сомневаться в огромном национальном значении дальнейшего развития железнодорожного дела и не сознавать той огромной пользы, которую ныне приносит стране каждая новая верста железнодорожного пути, каждый новый паровоз или вагон» [24, с. 6].

#### *Строительство и модернизация железнодорожной сети*

По отношению к основному театру военных действий Донбасс был географически выгодно расположен – снабжал фронтовые и прифронтовые районы своей продукцией без длительного пробега грузов, не будучи, в то же время, под угрозой оккупации. К 1914 г. общая протяженность железнодорожных линий Донбасса составляла почти 2 500 верст. Донецкие магистрали отличались высокой интенсивностью: на них приходилось около 20 % всего грузооборота Российской империи [13, с. 81]. Задолго до войны обнаружилась низкая пропускная способность железнодорожной сети, особенно выходов из Донецкого бассейна и подъездных путей к угольным месторождениям – «недостаточность провозной и пропускной способности дорог настолько общеизвестна, что об этом распространяться не приходится», отмечали промышленники [24, с. 5].

Председатель Совета Съездов горнопромышленников Юга России Н. Ф. фон Дитмар указывал на «черепаший темп» сооружения новых железнодорожных магистралей: с 1900 по 1907 гг. строилось в среднем 1 707 верст в год, а в последующие годы – не более 550 верст [9, с. 286]. Перед войной строительство железных дорог ускорилось: с 1910 по 1914 гг. были введены в эксплуатацию 5 794 версты новых линий, что увеличило протяженность сети на 9,5 % [25, с. 10792].

Чтобы интенсифицировать вывоз каменного угля в северо-западные районы страны, было принято решение построить Северо-Донецкую дорогу [2, с. 46]. Трассу новой

магістрали намечено було проложити від станції Льгов Московско-Кієво-Воронежської дороги через Харків до станції Лихая Юго-Восточної дороги з пересеченням ліній Попасная–Купянск у станції Камышеваха і лінії Дебальцево–Міллерово Катерининської дороги по роз'їзду Мамай [13, с. 80]. В 1911 г. відкрито рух лінії першої черги: дані в експлуатацію ділянки Льгов–Основа–Ліман–Родаково, а також Ліман–Славянск і Ліман–Краматорська [26, с. 34]. В вересні 1913 г. завершено будівництво лінії Яма–Нікітовка, а в 1916 г. – лінії Родаково–Лихая [24, с. 3]. В місці з'єднання лінії Родаково–Лихая з Успенським під'їзним шляхом була побудована станція Лутугіно і прокладено додатковий шлях до Луганська. Спочатку цю станцію планували назвати Шмідтської. Однак, звернувшись за геологічною експертизою до професора Л. І. Лутугіна, Товариство Северо-Донецької залізничної дороги отримало рекомендацію побудувати тунелі крізь виступи порід, ніж значно скоротити трасу дороги. В знак вдячності за допомогу в проектуванні, керівництво прийняло рішення назвати станцію в честь відомого вченого. Товариство Северо-Донецької залізничної дороги стало піонером в справі будівництва подібних технічних конструкцій, причому прокладені тунелі були найбільш витягнутими в центральній частині Російської імперії [27, с. 12]. Вони мали довжину 966 і 333 сажнів, розташовувалися в п'ятистах верстах від Льгова в Славяносербському повіті [28, с. 3].

Виконуючи вивіз мінерального палива на віддалені ринки збуту, Северо-Донецька дорога стала давати чисту прибуль з першого ж року своєї експлуатації [10, с. 296]. Крім того, Товариство ходатайствовало про будівництво ліній Краматорська–Гришино, Льгов–Родаково, Саратов–Маріуполь, однак всі ці проекти не отримали підтримки уряду.

Необхідність посилення пропускної спроможності особливо відчувалася на залізничних виходах з Донецького басейну. Спеціальна комісія Міністерства шляхів зв'язку прийшла до висновку, що вантажооборот тут зріс за військові роки на 70 % [29, с. 11-12]. З метою інтенсифікації руху на дорогах була розпочата реалізація кількох проектів. В липні 1914 г. відкрито зв'язок на лінії Цареконстантиновка–Верхній Токмак–Федорівка, побудованою Товариством Токмакської залізничної дороги, яка стала зв'язуючим ланкою між донецьким вугіллям і Токмакським родовищем залізних руд. Було відкрито рух вантажних поїздів по Славянській і Ступкинській гілках до соляних копалень.

Однак багато залізничних ініціатив промисловців так і не були завершені. Будівництво дороги Гришино–Рівно проекційної довжиною 866 верст почалося в липні 1914 г. Лінію від Гришино планували побудувати через Павлоград–Новомосковск–Царичанку–Кобеляки–Ганновку–Глобіно–Золотоношу–Фастів–Новоград–Волинський–Рівно. Залізнична дорога мала стати найкоротшим шляхом між промисловими центрами українських і польських земель, оскільки існуючі лінії не справлялися з вантажооборотом в цьому напрямку. Навіть в час німецької окупації Української держави будівництво не припинялося: були проведені всі підготовчі роботи, однак ні однієї версти рейсів не проклали. Залишилися тільки однопутні ділянки місцевого значення [30]. Не реалізованим залишився проект укладання другої гілки по лінії Ясинувата–Щеглівка–Чумаково і багато інших.

В 1914 г. тільки чверть шахт Донбасу мали залізничні під'їзні шляхи, решта – або знаходилися поблизу смуги відчуження, або мали ґрунтові під'їзні шляхи. В роки війни темпи будівництва під'їзних шляхів значно знизилися, змінилася черговість їх введення в експлуатацію. В 1913–1914 гг. почалося казенне будівництво ліній Гришино–Рутченково з гілками Гришино–Добропольє, Чунишино–Бельгійське і Цукуриха–Кураховка загальною довжиною 127 верст, завершити роботи планувалося в 1915 г. Реальне завершення цих проектів затянулося в часі. В липні 1916 г. відкрито рух під'їзної гілки Гришино–Добропольє довжиною 28 верст. Ділянка Рутченково–Гришино була дана в експлуатацію по

частям лишь в январе и июне 1917 г. Одновременно в строй вступила подъездная ветвь от Чунишино до Сазоново длиной 9 верст. Движение на ветви Цукуриха–Кураховка, протяженностью 14 верст, было открыто значительно позже – в октябре 1918 г. [31, с. 2]. Проводились работы по увеличению пропускной способности линии Родаково–Лихая, где в январе 1916 г. ввели в эксплуатацию вторую очередь дороги, были продолжены подъездные пути к близлежащим шахтам [13, с. 88].

Железные дороги Донбасса ощущали острый недостаток в подвижном составе. В 1916 г. специальная комиссия Министерства путей сообщения пришла к выводу о потребности дополнительного выпуска вагонов в количестве 8 тыс. единиц в год [29, с. 11–12]. О нарастающем «вагонном голоде» и необходимости предоставления госзаказов отечественным, а не иностранным заводам, настаивали практически все представительские организации предпринимателей [32, с. 46]. Совет Съездов горнопромышленников Юга России обращался с ходатайством «спешно принять меры к обеспечению русской железнодорожной сети подвижным составом» [33, с. 10121]. Большинство же паровозо- и вагоностроительных заводов находилось на территории центральной части России, однако доставка на эти предприятия металла и угля из Донбасса в годы войны стала крайне затрудненной. В таких условиях корпорация горнопромышленников считала целесообразным переместить вагоностроение на Юг. Здесь, по их мнению, можно было бы «безо всяких осложнений производить до 10 тыс. товарных вагонов и платформ ежемесячно» [34, с. 11125]. Однако правительство решительно отклонило это предложение, считая производство вагонов «на далекое будущее – непредусмотрительным» [35, с. 10374].

Нехватка подвижного состава вынуждала промышленников организовать выпуск вагонов в Донбассе на имеющихся производственных мощностях. В конце 1914 – начале 1915 гг. товарный парк пополнился крытыми вагонами подъемной силой 1 000 пудов, изготовленных в луганских и нижнеднепровских мастерских [13, с. 32]. На Южных и Екатерининских магистралях использовались трофейные паровозы, полувагоны и платформы, перешитые на широкую колею российских рельсовых путей [36, с. 446]. В 1917 г. горнопромышленники указывали на возрастание процента «больных паровозов» с обычных 8–14 до 27 %, износ вагонов составлял 10–13 %, вместо прежних 3–4 %. В связи с этим, удельный вес неисполненных перевозок для промышленных предприятий составлял 61 %, для населения – 74 % [37, с. 5].

В то же время, на Луганском заводе Российского общества машиностроительных заводов Гартмана наращивалось производство. На протяжении 1914–1915 гг. предприятие выпускало товарные паровозы серии «Щ» (щука), серии «Э» (эшак, лучший паровоз дореволюционного времени, один из самых надежных в мире), товарные паровозы серии «Б» (ерь, танк-паровозы для станционных работ) и пассажирские серии «С» (Сормовского завода), принимало заказы на изготовление фугасных снарядов и ядер. В 1916–1918 гг. ежемесячно выпускалось по 12–15 локомотивов. Всего за годы войны Луганским заводом было произведено 151 пассажирский паровоз и 421 товарный [38, с. 385].

В предвоенные и военные годы Министерство путей сообщения провело ряд мероприятий по усилению интенсивности железнодорожного движения, в частности, увеличение вагонной нагрузки на каждый паровоз, формирование маршрутных поездов, использование женского труда и др. Были сокращены сроки бесплатного хранения и простоя вагонов, увеличена плата за хранение грузов; порайонным комитетам предоставлялось право самим определять сроки, по истечении которых, грузы считались невостребованными и устанавливать порядок их продажи с аукциона [37, с. 16204]. Все эти меры были направлены на ускорение грузооборота, сокращение бумажной волокиты, а также повышение технической оснащенности железнодорожной сети. Так, в 1913 г. были усилены средства связи на участке Юзово–Авдеевка. Годом раньше вступила в строй путевая блокировка на участке Дебальцево–Купянск и закончена блокировка и централизация стрелок Дебальцевского узла. В то же время была произведена реконструкция путевой блокировки на участках Криничная–Екатеринослав и Юзово–Мариуполь [13, с. 82]. Для увеличения

пропускной способности линий Криничная–Верховцево и Хацапетовка–Купянск были оборудованы автоблокировки, производились масштабные работы по развитию станционных путей. Для обеспечения безопасности движения пассажирские поезда стали оборудовать быстродействующими автоматическими тормозами Вестингауза – эта работа была закончена к 1915 г. [39, с. 34].

В годы войны проводилась работа по развитию станционного хозяйства. Дебальцево после реконструкции стало крупнейшей узловой станцией, длина пристанционных путей которой составляла 90 верст [39, с. 38]. Чтобы улучшить работу станции Лиман и модернизировать ее в крупную сортировочную, акционеры Северо-Донецкой дороги приступили к коренной реконструкции путей. Здесь построили полный сортировочный комплекс, состоявший из девятипутного парка приема, ручной сортировочной горки, сортировочного парка и пяти путей отправления. Реконструкция станции затянулась и была закончена лишь в 1917 г. Разъезд Родаково преобразовали в сортировочную станцию: построили два парка прибытия поездов (северный и южный), локомотивное депо, вокзал, жилые дома для железнодорожников. Поезда отсюда теперь шли в четырех направлениях: на Дебальцево, Миллерово, Лиман и Лихую [40, с. 4].

Проведенный правительством комплекс мероприятий в Донбассе позволил увеличить вывоз топлива в северные районы России только за 1915 г. на 27 % [3, с. 38]. Однако бремя войны требовало «увеличения мощности железных дорог на 50 % по сравнению с мирным временем» [41, с. 12517]. Необходимым было строительство двойных путей по направлениям интенсивного движения, новых подъездных путей ко многим угледобывающим предприятиям Юга. Для обеспечения Прибалтики и Петроградского промышленного района топливом и металлом, а позднее и продовольствием, Особым совещанием по перевозкам и Управлением железных дорог на 1917–1918 гг. было запланировано построить на средства казны углевозные ветви в Донбассе общей протяженностью 39 верст. Был выделен аванс для начала строительства в размере 4 млн. руб. [42, с. 16257]. Однако, эти проекты были существенно пересмотрены и частично реализованы уже в других политических условиях.

#### *Влияние железных дорог на промышленное развитие*

Предприниматели указывали, что «железные дороги пасуют перед теми заданиями, которые предъявляет к ним Донецкий бассейн» [43, с. 14904]. Слабая железнодорожная сеть значительно тормозила развитие производительных сил, в частности – вывоз топлива и металла на отдаленные рынки. Чтобы избежать накопления различных грузов на узловых станциях, порайонные железнодорожные комитеты практиковали «кружные перевозки», что значительно увеличивало стоимость товаров.

Уже в разгар войны, когда транспортный кризис стал очевидным, серьезные проблемы в железнодорожном сообщении стали признавать и высшие правительственные чиновники. Министр путей сообщения О. Ф. Трепов заявил в Государственном совете, что «железнодорожная сеть не только не имела до войны запаса пропускной и провозной способности, но и передвижные средства не в состоянии были удовлетворить обычные потребности мирного времени, когда наблюдались завалы грузов на станциях, сложности с вывозом топлива из Донецкого бассейна» [10, с. 301].

В связи с нехваткой вагонов предприятия горнозаводской промышленности Донбасса оказались в критическом положении. В октябре 1914 г. вывоз донецкого топлива уменьшился со 138 млн. пудов до 105,8 млн. пудов (на 23,3 %), сократился и вывоз продукции металлургической промышленности. Оценивая ситуацию на транспорте, XXXIX съезд горнопромышленников Юга России (1914 г.) вынес резолюцию, согласно которой размеры дефицита вагонов считал угрожающими самому существованию угольной и металлургической промышленности [44, с. 582].

За первый год войны в Донбассе было добыто каменного угля и антрацита 1 млрд. 600 млн. пудов, из них вывезено потребителям 1 млрд. 210 млн. пудов (железными дорогами – 1 млрд. 76 млн., гужевым транспортом – 12 млн., подъездными путями – 122 млн.) [11, с. 9]. Тенденция к сокращению перевозок сохранялась и в дальнейшем,

приобретая катастрофические масштабы. Так, в 1915 г. требовали транспортировки 3,8 млрд. пудов горнозаводских грузов Донецко-Криворожского бассейна, однако железными дорогами было перевезено всего 1,6 млрд. пудов [4, с. 119]. В 1915 г. предприятия южного экономического района производили 93,7 % всего минерального топлива страны, 100 % кокса, 74 % чугуна, 63 % металлических готовых изделий и стали, 69,2 % железной руды, при этом удельный вес вывоза горнозаводских грузов составлял около 72 % (т.е. более четверти грузов не было вывезено) [3, с. 35]. Председатель Государственной думы М. В. Родзянко в феврале 1916 г. констатировал: «Как бы велики ни были запасы угля и металлов, заводы не могут их использовать, потому что нет подвоза» [14, с. 187]. В последующие годы, при падении производительности и дезорганизации работы железных дорог, вывоз из Донбасса неминуемо сокращался: в 1916 г. он составлял 1,4 млрд. пудов, в 1917 г. уже только 1 млрд. пудов, в 1918 г. – 261 млн. пудов [45, с. 9]. На большинстве нарядов на отправку горнозаводских грузов значился срок выполнения «в течении месяца» или «при первой возможности» [46, л. 134].

Недостаток вагонов привел к хронической недоотгрузке донецкого минерального топлива и металла. На протяжении сентября 1915 г. рудники получили 11 569 вагонов вместо 19 746 необходимых (только 58 %) [47, с. 12277]. На некоторых участках железнодорожных линий не хватало и половины от средней нормы вагонов. Зачастую подвижной состав, находящийся в собственности предприятий, приходилось разыскивать как пропажу [46, л. 306]. Железные дороги считали возможным, при закрытии некоторых направлений движения, использовать перевозимый для потребителей уголь в своих целях, а предприятие-поставщик получало извещение о необходимости отправить в железнодорожное управление счет на оплату стоимости израсходованного топлива [48, л. 22].

Сокращение подачи вагонов под погрузку вызвало большое скопление топлива на рудниках, составившее на 1 января 1916 г. до 180 млн. пудов [13, с. 88]. В 1917 г. соотношение вывоза и остатка минерального сырья на большинстве рудников составляло 1:1 [49, л. 14]. Снижая производство, предприниматели указывали на пагубное влияние низкой провозоспособности железных дорог не только на развитие промышленности, но и на их собственное развитие, поскольку лишали себя огромных доходов от перевозки многих сотен миллионов новых грузов [11, с. 33]. Подытоживая события 1916 г. на Областном учредительном съезде снабжения в Харькове предприниматели главным сдерживающим фактором развития промышленности считали железнодорожные перевозки, находящиеся в «безнадежной, затяжной, хронической форме» [37, с. 15].

Перераспределение грузовых потоков по стране вызвало значительные трудности в промышленном производстве южного экономического района. Так, в годы войны возрос вывоз донецкого угля в районы, ранее получавшие иностранный и домбровский уголь (Прибалтика и Северо-Западный район). Например, Прибалтийский район получил в 1913 г. только 17,3 млн. пудов донецкого угля, а в 1915 г. – 131,4 млн. пудов (больше в 7,5 раз) [14, с. 172]. В результате, в критическом положении оказались соседствующие с угольным бассейном металлургические заводы Екатеринославского и Харьковского районов, которые при непосредственной близости к районам добычи, не должны были бы ощущать острой нехватки топлива. Тем не менее, именно здесь из-за прогрессирующего ухудшения перевозок отмечалось угрожающее сокращение производства чугуна, выплавка которого в первом полугодии 1915 г. по сравнению с тем же периодом 1914 г. упала на 14,5 %, а производство готовых продуктов на 13,8 % [11, с. 34]. В 1916 г. было остановлено 16 из 66 доменных печей, уровень производства на некоторых заводах снизился на 60–70 % [14, с. 171].

В то время как на рынке поднялась цена на железо, металлургические заводы Юга были завалены произведенной продукцией. На складах Новороссийского металлургического завода накопилось 643 тыс. пудов различных материалов и изделий для военного, морского и железнодорожного ведомств, Макеевского – 377 тыс., Дружковского – 342 тыс., Донецко-Юрьевского – свыше 200 тыс. [10, с. 311-312]. Согласно данным Совета Съездов

горнопромышленников Юга России, запасы железа, до войны обычно составлявшие 6–7 млн. пудов, возросли в 1915 г. до 21,1 млн. пудов, а в январе 1916 г. – до 20,2 млн. пудов [14, с. 190]. Подобная ситуация отмечалась и в соляной промышленности: вывоз соли сократился на 21,5 %. Учитывая перебои с поставками топлива для соляных рудников и солеварных заводов, предприниматели предупреждали о надвигающемся соляном голоде [11, с. 39-40]. Потребляя львиную долю вывозимого топлива, железные дороги неустанно сокращали вывоз горнозаводских грузов (см. табл. 2).

Таблица 2

*Вывоз горнозаводских грузов с предприятий Донбасса и Приднепровья  
[составлено по: 8, л. 15 об.]*

Груз	Нагружено, млн. пудов		Уменьшение годового вывоза	
	январь 1916 г.	январь 1917 г.	млн. пудов	%
Минеральное топливо	112,1	109,3	2,8	2,5
Железная руда	27,7	12,0	15,7	56,7
Флюсы	7,2	7,1	0,1	1,4
Соль	4,6	3,1	1,5	32,6
Чугун	3,0	2,0	1,0	33,3
Полупродукты и готовые изделия	9,1	6,1	3,0	33,0
Всего	163,7	139,6	24,1	14,7

Данные таблицы свидетельствуют, что вывоз горнозаводских грузов сократился в целом на 14,7 %, причем по некоторым группам товаров падение показателей составляло более 56 % (для железной руды) и более 33 % (для чугуна). Председатель Харьковского порайонного железнодорожного комитета А. В. Лукашевич на заседании металлургической комиссии признавал, что в феврале 1917 г. железные дороги не смогут вывезти более 95 млн. пудов топлива. При таких обстоятельствах для нужд всех отраслей народного хозяйства и отопления городов оставалось 25 млн. пудов угля, что грозило полной остановкой промышленности [8, л. 19-19 об.].

Ситуация на транспорте была настолько слабым местом во всем народнохозяйственном комплексе, что М. В. Родзянко оценивал сложившееся положение вещей как трагическое. На заседании Особого совещания по обороне весной 1916 г. из его уст звучит острая критика работы транспортного ведомства, которое «не осознает своей ответственности, что может привести оборону государства к катастрофе» [14, с. 190].

\* \* \*

Железнодорожный транспорт в годы войны выступал важнейшим связующим звеном между промышленными предприятиями, работающими на оборону. Невыполнение этой функции привело к нарушению всего производственного цикла, возникла существенная диспропорция между добычей и вывозом, производством и снабжением. Все усилия российского правительства в годы войны обеспечить должный уровень транспортного сообщения оказались тщетными. Проведенные мероприятия не могли решить глобальных проблем на железных дорогах империи, накопившиеся за предыдущие десятилетия. Железнодорожные магистрали, казалось, работали на пределе своих возможностей, однако мировая война поглощала все усилия и предъявляла все новые и новые требования. Техника

все чаще выходила из строя, намеченные военные операции и хозяйственные мероприятия не реализовывались из-за сбоев в работе железных дорог, ухудшалось снабжение армии и тыловых районов, росло недовольство населения, все более популярными становились революционные лозунги. В скором времени железнодорожники станут активными сторонниками, а железные дороги – действенным средством на пути к реализации коренных политических изменений.

## РЕЗЮМЕ

*В умовах багаторазового зростання потреб у перевезеннях в роки Першої світової війни на залізницях Донбасу частими стають кризові явища (несвоєчасність доставки, невиправданий простій і перерозподіл вантажних потоків, втрата вантажів та ін.). У статті проаналізовано комплекс урядових заходів, спрямований на підвищення ефективності залізничної мережі (будівництво нових залізничних магістралей та під'їзних шляхів, додатковий випуск потягів, вагонів і ремонт трофейних) та інтенсифікацію перевезень (підвищення технічної оснащеності залізничної мережі, вдосконалення станційного господарства). Проте, вжиті дії не дозволили повністю вирішити транспортну проблему в регіоні, що, у свою чергу, значно стримувало розвиток промисловості Донбасу, скорочувало виробництво й вивіз готової продукції.*

*Ключові слова: Катерининська залізниця, Південні залізні дороги, Північно-Донецька залізниця, під'їзні шляхи, пропускна спроможність, рухомий склад, З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії.*

## SUMMARY

*In the context of multiple ascending transportation was needed during the First World War on the railways in Donbass often happened a crisis (lack of time during delivery, simple and unjustified redistribution flows of goods, loss of goods, etc.). The article analyzes the complex of government measures aimed at improving the efficiency of the railway network (construction of new railway lines and sidings, additional production of steam locomotives, wagons and repair trophy), and the intensification of traffic (technical upgrading of the railway network development in station management). However, actions that taken did not fully solve the transportation problem in the region, which, in turn, greatly hampered the development of industry of Donbass, to cut production and export of goods.*

*Keywords: Catherine Railway, Southern Railway, North Donetsk Railway, driveways, bandwidth, rolling stock, Congress of Miners of the South of Russia.*

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРЫ

1. Реєнт, О. П. Перша світова війна і Україна [Текст] / О. П. Реєнт, О. В. Сердюк. – К. : Генеза, 2004. – 473 с.; Трофимьяк, О. І. Історія становлення та функціонування ліній Донецької залізниці (1861–1917 рр.) [Текст] : Автореф. дис. ... к. іст. н. / О. І. Трофимьяк. – К., 2008. – 20 с.
2. Фомин, П. И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России [Текст] / П. И. Фомин. – Т. 2. – Харьков : «Хозяйство Донбасса», 1924. – 202 с.
3. Сидоров, А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране [Текст] / А. Л. Сидоров // Исторические записки. – 1948. – Т. 26. – С. 3-64.
4. Кульчицький, С. В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму [Текст] / С. В. Кульчицький // Економічні передумови Великої Жовтневої соціалістичної революції. – К., 1967. – С. 103 – 121.
5. Горно-заводское дело. – 1917. – № 7.
6. Горно-заводское дело. – 1915. – № 48.
7. Горно-заводское дело. – 1917. – № 10.
8. Центральный государственный исторический архив Украины, ф. 2161, оп. 1, д. 208.

9. Вестник сахарной промышленности. – 1915. – № 13.
10. Реєнт, О. П. Перша світова війна і Україна [Текст] / О. П. Реєнт, О. В. Сердюк. – К. : Генеза, 2004. – 473 с.
11. Труды XL Съезда горнопромышленников юга России (21–29 ноября 1915 г.) [Текст]. – Т. 1. – Харьков : Тип. Бенгис, 1916. – [разд. паг.].
12. Бакулев, Г. Д. Черная металлургия Юга России [Текст] / Г. Д. Бакулев. – М. : Государственное научно-техническое издательство литературы по черной и цветной металлургии, 1953. – 247 с.
13. Стальные пути Донбасса [Текст]. – Донецк : Донбасс, 1970. – 366 с.
14. Маевский, И. В. Экономика русской промышленности в условиях Первой мировой войны [Текст] / И. В. Маевский. – М. : Дело, 2003. – 288 с.
15. Погребинский, А. П. Комитет по железнодорожным заказам и его ликвидация в 1914 г. [Текст] / А. П. Погребинский // Исторические записки. – 1969. – Т. 83. – С. 233-243.
16. Жванко, Л. М. Біженство Першої світової війни в Україні: Документи і матеріали (1914–1918 рр.) : монографія [Текст] / Л. М. Жванко. – Х. : ХНАМГ, 2012. – 360 с.
17. Сердюк, О. В. Біженство в Україні під час Першої світової війни [Текст] / О. В. Сердюк // Проблеми історії України XIX – початок XX ст. – Вип. IV. – К., 2002. – С. 111-132.
18. Вестник Южных железных дорог. – 1916. – № 2.
19. Вестник Южных железных дорог. – 1916. – № 8.
20. Вестник Южных железных дорог. – 1915. – № 38.
21. Вестник Южных железных дорог. – 1915. – № 40.
22. Вестник Южных железных дорог. – 1914. – № 47.
23. Вестник Южных железных дорог. – 1915. – № 41.
24. Экономическая записка по проекту линий Ростов–Соль и Лиман–Орел [Текст]. – Пг. : Типография Т-ва п. ф. «Электро-Типография Н. Я. Стойковой», 1916. – 53 с.
25. Горно-заводское дело. – 1915. – № 14.
26. Шуликина, Л. П. Северные ворота Донбасса [Текст] / Л. П. Шуликина // Архивная летопись Донбасса. – 2006. – № 3. – С. 34-36.
27. Трофимьяк, О. І. Історія становлення та функціонування ліній Донецької залізниці (1861–1917 рр.) [Текст] : Автореф. дис. ... к. іст. н. / О. І. Трофимьяк. – К., 2008. – 20 с.
28. Кандауров, П. Д. Постройка туннеля на 521-ой и 522-ой верстах Северо-Донецкой железной дороги [Текст] / П. Д. Кандауров. – Пг. : Типография Т-ва «Электро-типография Н. Я. Стойковой», 1917. – 82 с.
29. Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи. – 1916. – № 14.
30. Старостін, В. Залізниця Гришине–Рівне – найбільша покинута залізниця в межах Дніпропетровської області [Електронний ресурс] / В. Старостін // Режим доступу : <http://ukrainica.org.ua/ukr/publications/okremi/882-882>.
31. Мартыненко, В. В западном Донбассе (рассказывают документы) [Текст] / В. Мартыненко // Железнодорожник Донбасса. – 1977. – № 98 (18 авг.). – С. 2.
32. Торгово-промышленный юг. – 1915. – № 8.
33. Горно-заводское дело. – 1914. – № 51.
34. Горно-заводское дело. – 1915. – № 21.
35. Горно-заводское дело. – 1915. – № 5.
36. Вестник Южных железных дорог. – 1915. – № 30.
37. Горно-заводское дело. – 1917. – № 30–31.
38. Луганские локомотивы: люди, годы, факты [Текст]. – Луганск, 1996. – 403 с.
39. Слепухин, С. М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги (1884–1948 гг.) [Текст] / С. М. Слепухин. – Днепропетровск, 1949. – 196 с.
40. Кашпаров, Н. Этапы большого пути. Ворошиловградскому и Попаснянскому отделениям Донецкой железной дороги – 100 лет [Текст] / Н. Кашпаров // Ворошиловградская правда. – 1978. – 2 дек. – С. 4.

41. Горно-заводское дело. – 1915. – № 51.
42. Горно-заводское дело. – 1917. – № 32–33.
43. Горно-заводское дело. – 1916. – № 51.
44. Промышленность и торговля. – 1915. – № 29.
45. Арский, Р. Донецкий бассейн [Текст] / Р. Арский. – М., 1918. – 47 с.
46. Государственный архив Луганской области, ф. 4, оп. 1, д. 77.
47. Горно-заводское дело. – 1915. – № 46–47.
48. Государственный архив Луганской области, ф. 19, оп. 1, д. 46.
49. Государственный архив Луганской области, ф. 19, оп. 1, д. 60.