W 64/188

СОВЕТ ВСЕРОССИЙСКИХ КООПЕРАТИВНЫХ С'ЕЗДОВ.

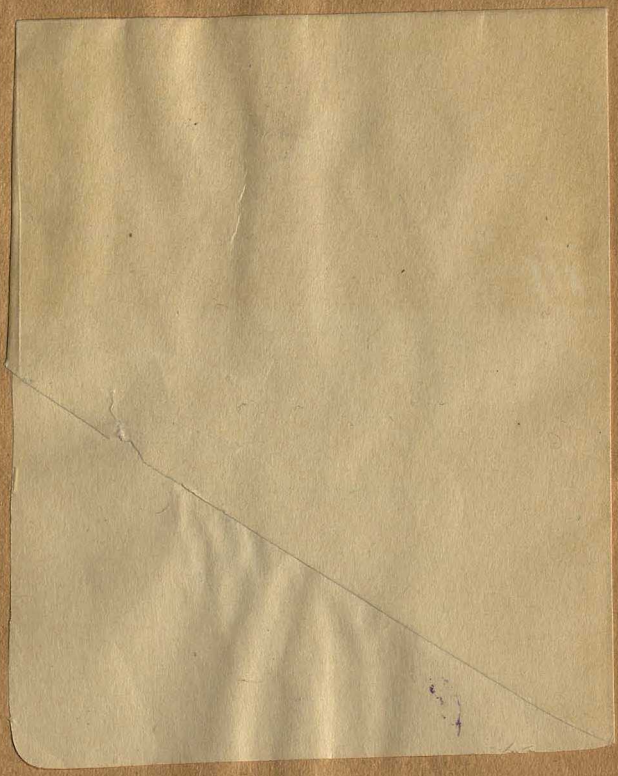
Ш564
188

И. Д. Михайлов.

ТРАНСПОРТ

ЕГО СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ.

МОСКВА.—1919.



СОВЕТ ВСЕРОССИЙСКИХ КООПЕРАТИВНЫХ С'ЕЗДОВ.

W 64/188

И. Д. Михайлов.

ТРАНСПОРТ

ЕГО СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ.

50-8330

Библиотека ... им. И. Ленина

XIX-9140

... КООПЕРАТОРСКИЙ ... МУЗЕЙ

МОСКВА.— 1919.


2015147577

Типография Н. Желудковой, Большая Якиманка, д. 32.

КНИГА ИМЕЕТ:

Печатн. листов	Выпуск	В перепл. отдел. соедин. №№ вып.	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. №№	№№ списка в порядковый	1948 г.
		919				15	2854	

3.

1791.

39 г 300 тс

Ч.М

Ивн

Современное состояние нашего транспорта.

Всем отлично известно значение путей сообщения в экономической и социальной жизни народов, — это положение не нуждается в доказательствах. При современных же условиях усовершенствованные искусственные пути сообщения, и, в особенности, железные дороги, приобрели еще большее значение и их влияние на политическую жизнь, уровень культуры и экономическое состояние стран и народов безусловно стало решающим.

Если отсутствие или недостаток усовершенствованных путей сообщения задерживают культурное и экономическое развитие страны, то разрушение этих путей в стране, вся жизнь которой создавалась на основах обмена между отдельными областями, грозит еще более гибельными последствиями и настолько отбрасывает страну в глубь веков, что все завоевания культуры могут быть уничтожены.

Эти последствия наиболее неизбежны для стран с громадным расстоянием.

Из усовершенствованных путей сообщения наибольшее значение имеют в настоящее время железные дороги, их по справедливости сравнивают с нервной системой организма и чем совершеннее эта система, тем высшую ступень в органическом мире занимает ее обладатель, чем богаче страна железными дорогами, тем она культурнее, тем большее значение имеет она среди других стран.

В настоящее время, хотя и показательным путем, но кажется всем стало ясным, что наша железнодорожная сеть находится в состоянии полупаралича и не может обслуживать насущнейших нужд страны.

С точки зрения обывателя — отправителя груза — резко нарушены все условия, которым должен удовлетворять железнодорожный транспорт, а именно: нет ни срочности, ни непрерывности, ни сохранности, ни безопасности при перевозках.

Отправляя свой груз никто не знает, когда он придет по назначению и вообще придет ли когда либо, так как хищение грузов сделалось столь обычным явлением, что ряд дорог сложил с себя всякую ответственность за целость и сохранность сданных к перевозке грузов.

Декретом Совета Народных Комиссаров 23 августа 1918 г. аннулированы все иски к железным дорогам за просрочку, перебор, нарушение очереди, недостачу, порчу и утрату грузов за все прошлое время.

Правильность и планомерность в движении нарушены почти повсеместно: на ряде дорог десятками простаивают непроизводительно брошенные по станциям поезда, скорость передвижения грузов упала до небывалых размеров.

Вследствие непрекращающейся гражданской войны нарушена и непрерывность движения. Борющиеся стороны взрывают мосты, разрушают полотно железных дорог, снимают рельсы, угоняют подвижной состав.

Весь пассажирский вагонный парк доведен до совершенно невозможного состояния. Это результат стихийного движения солдат с фронтов в 1917 году. Окна в вагонах разбиты, ибо служили для входа и выхода, отопление во многих вагонах не действует, так как лопнули трубы вследствие замерзания воды, внутреннее оборудование в вагонах обобрано, в мягких вагонах обрезана вся обивка.

Но мало этого,—при перевозках грузов приходится сталкиваться еще с другими серьезным затруднением, а именно с того момента, когда вы начинаете хлопотать о перевозке какого либо груза, до момента получения вами разрешения от ведающих этим делом инстанций, нередко появляются новые комиссии, центротовары, центроколлегии, чрезвычайные комиссии и проч. учреждения, где вам нередко нужно начинать дело сызнова. Достаточно будет сказать, что в настоящее время главков, центров, и бюро, от которых зависит разрешение на вывоз того или другого груза, имеется больше ста При этом комиссии и коллегии нарождаются не только в центре, но и в других местах, что вносит полную путаницу в порядок отправки трузов. Беда заключается еще и в том, что почти каждое учреждение считает себя полномочным и не знает от каких еще учреждений зависит фактическая возможность отправки груза. Иногда приходится тратить недели на то, чтобы сдвинуть груз с места и это при том товарном голоде, который испытывает страна.

Но можно было бы и к этому приспособиться, но беда заключается в том, что развал транспорта неудержимо развивается и кажется, что в этом отношении мы уже перешли предел гибкости и находимся за роковой чертой.

Возможно, что это тяжелое состояние транспорта, которое будет весьма продолжительным, вернет экономическую жизнь страны к ее первичным формам и, во всяком случае, в ближайшее же время поставит вопрос о перенесении некоторых отраслей промышленности к источникам сырья и топлива.

Война 1914 г. Форсировка работы жел. дор.

В мировую войну 1914 года мы вступили с совершенно неподготовленным к длительной колоссально напряженной работе транспортным аппаратом.

Между тем война потребовала такого количества подвижного состава, которого у нас не хватало и для перевозок в мирное время.

Самый грубый подсчет по 1913 году показывал, что для полного использования пропускной способности наших главнейших магистралей и поддержания движения на боковых линиях, хотя бы в размерах движения этого года, не доставало 2.000 товарных паровозов и 80.000 товарных вагонов.

Но война кроме того внесла коренные изменения и в направления грузовых потоков.

В армии, сосредоточенные на западной границе государства, были взяты миллионы земледельцев. И все то, что прежде они потребляли в своем хозяйстве, теперь пришлось для них закупать и к ним подвозить. Хлеб, который прежде они сами привозили снопами с своего поля, теперь нужно было для них везти за тысячи верст.

Кроме того, так как война была связана с усилением работ на военных заводах и с общей нуждой в рабочих силах, то сотни тысяч мужчин и женщин двинулись из деревень и сел к городам; население городов стало возростать с необычайной быстротой, и для них опять таки нужно было подвозить продовольствие, а для заводов топливо и сырье,— это также существенным образом изменяло потоки грузов, расстраивало железнодорожное движение.

Благодаря некоторой подготовки железных дорог к мобилизации, работа дорог в этот период была вполне удовлетворительной,—во всяком случае особенных затруднений в воинских перевозках не наблюдалось, хотя конечно, на весь мобилизованный период совершенно было прекращено передвижение грузов коммерческих.

Далее с развитием масштаба войны начинает чувствоваться недостаток подвижного состава. Этот недостаток Министерство Путей Сообщения еще и до войны пыталось

возместить увеличением под'емной силы вагонов путем простой замены трафарета, сначала с 750 пуд. до 900, потом до 1.000 и наконец, во время войны до 1200 пудов.

Временно острота положения сглаживается, но ненадолго, — подвижного состава все-таки не хватает. Приходится принимать меры к более интенсивному использованию паровозов и вагонов. В этих видах устанавливается сменная езда на паровозах (так называемая американская), т.-е. обслуживание паровоза не одной и той же паровозной бригадой — хозяином, а ближайшей свободной — с целью сокращения безполезного простоя паровозов во время отдыха бригады-хозяина; удлинняются сроки освидетельствования паровозных котлов, отменяются в отношении вагонов, передаваемых с одной дороги на другую, требования, предусматривающие сохранность вагонов, а оставляются лишь условия, касающиеся безопасности движения и т. п.

Результатом длительного применения этих облегченных условий при передаче вагонов, а также сменной езды на паровозах, явилась быстрая изношенность подвижного состава, в особенности, если принять во внимание, что и до войны состояние нашего парка было ниже средняго, что от 20% до 25% всего наличного паровозного парка было в возрасте от 40 до 45 лет *), а увеличение под'емной силы вагонов путем простой замены трафаретов, вызывало перенапряжение вагонов.

Нужен был усиленный ремонт подвижного состава, а так как вся производительность заводов была занята исключительно заказами военного ведомства и металлы шли в первую очередь для него, то на железных дорогах стал хронически ощущаться острый недостаток как в металлах, так и в запасных частях.

Независимо от этого уже в течение первого года войны крайне обострился вопрос с рабочими руками, в особенности, с квалифицированными рабочими.

Потеря в начале войны ряда крупных мастерских и основных депо с их мастерскими еще более усложнили вопрос с ремонтом подвижного состава.

Между тем война требовала все большего и большего напряжения от железных дорог, так как масштаб войны, потребовавший сосредоточения на фронтах огромного количества людей и лошадей и переброски их с одного фронта на другой, далеко превзошел все предположения, которые делались в этом отношении в мирное время.

При таком положении естественно, что продолжительная

*) Срок службы паровоза у нас 25 лет, в Америке—16 лет.

работа железных дорог при их технической необорудованности и неподготовленности, при недостатке рабочих рук и материалов для ремонта, не могла не отразиться отрицательно на всем железнодорожном механизме в смысле постепенного ослабления его работоспособности. Работа дорог медленно, но неуклонно пошла на ухудшение; появились зловещие признаки болезни, охватывавшей весь железнодорожный организм.

Проявление этой болезни особенно резко начинают сказываться в 1917 г., отражаясь на работе сети.

В то время, как еще в мае месяце 1917 г. жел. дороги не догрузили против того же месяца 1916 г. 151.000 вагонов, в ноябре этот недогруз достиг уже цифры 350.000 вагонов, продолжая расти и в декабре месяце.

Всего же на дорогах сети за 1917 г. погружено вагонов менее предыдущего года примерно на 2.700.000, т. е. грузооборот страны уменьшился на $2^1/_2$ миллиарда пудов.

За 1918 г. перевезено еще менее, а именно всего около 2 миллиардов пуд. грузов, против $3^1/_2$ миллиардов пудов, перевезенных в 1917 году.

Это ухудшение работы железнодорожной сети отражалось отрицательным образом и на работе водного транспорта.

Нужно признать, что в разрушении железнодорожного транспорта, кроме общих причин, большую роль сыграло военное ведомство, которое решительно ни с чем не считалось, а лишь категорически требовало форсировки работы дорог.

Правила войсковой эксплоатации железных дорог, взаимоотношения железнодорожной администрации и начальников военных сообщений театра войны и заведующих передвижением войск в тылу никому не были известны до момента об'явления мобилизации, так как «Положение о полевом управлении войск», в военное время вышло лишь на второй день по об'явлении мобилизации.

И нет ничего удивительного в том, что с первых же дней войны на дорогах получилось двоевластие, трения и недоразумения. Кроме того, частью движения распоряжались заведующие передвижением войск, которые имели право по особым воинским предложениям (литерам) отправлять людей и грузы в любом направлении и железнодорожная администрация об этих отправках узнавала после их совершения. Независимо от многочисленных злоупотреблений с этими литерами, не могло быть и речи о правильной регулировке движения.

При таком состоянии железнодорожного и водного транспорта, быстро катившихся по наклонной плоскости в сто-

рону разрушения, пришлось во первых еще больше форсировать работу подвижного состава и во вторых сжимать и ограничивать перевозки для нужд страны.

Подвижной состав.

Теперь рассмотрим современное положение железнодорожного транспорта, прежде всего его подвижной состав.

Процент больных паровозов от общего их наличия.

Нормальный от 16—17%.

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
На 1-е января . .	16,5	16,8	31,1	47,7
» » февраля. .	17,0	18,4	35,0	49,5
» » марта . .	17,3	20,3	35,3	52,4
» » апреля . .	16,9	20,6	36,5	52,8
» » мая. . . .	17,0	22,4	38,1	52,5
» » июня . . .	16,3	24,2	39,5	
» » июля . . .	16,8	24,7	40,0	
» » августа . .	17,1	25,0	41,0	
» » сентября .	17,0	24,8	41,5	
» » октября .	16,5	25,8	43,1	
» » ноября . .	16,3	27,4	45,5	
» » декабря . .	16,8	29,4	46,5	

Процент больных вагонов от общего их наличия.

Нормальный от 3—4%.

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь.	3,7	4,2	7,5	16,6
февраль	3,5	4,5	7,9	18,3
март	3,4	5,4	9,1	18,8
апрель	3,3	6,8	10,0	20,3
май	4,0	7,3	10,4	21,7
июнь.	4,4	8,0	10,9	
июль.	4,6	8,9	10,8	
август	4,7	8,8	11,7	
сентябрь	5,4	7,9	12,4	
октябрь	4,5	6,8	15,3	
ноябрь	3,9	6,8	16,9	
декабрь	3,5	7,1	17,8	

Приведенные данные неопровержимо свидетельствуют не только о катастрофическом состоянии нашего паровозного и вагонного хозяйства, но главное о неуклонном увеличении % больных паровозов и вагонов.

Но это положение усиливается еще рядом других обстоятельств.

Слабая разгрузка в пунктах прибытия (особенно в Петрограде и Москве) из за недостатка гужевых средств (нет фуража для лошадей и бензина для автомобилей) имеет прямым следствием то, что приблизительно около 17—18.000 вагонов стоит продолжительное время с грузом на рельсах, к этому нужно прибавить около 4.000 вагонов прочно занятых эвакуированными грузами и не менее 5.000 вагонов занятых военным ведомством, получится в итоге 26—27 тысяч вагонов, потерянных для грузооборота, а между тем все то рабочее наличие вагонов на сети на 1-е мая составляет 140.027 вагонов.

При таком положении немудрено, что ряд дорог жаловался на недостаток порожняка даже для погрузки хлеба и фуража. В настоящее время, в виду сокращения движения, вагонный парк почти на всех дорогах выше нормы.

Рассмотрим более детально цифры больного подвижного состава, хотя бы только паровозы.

	На 8 апреля.	На 15 апреля.	На 15 марта.
Состояло в наличии паровозов	8.970	9.010	8.978
Из них больных . . .	4.721	4.657	4.672
Рабочий парк.	4.256	4.353	4.306
Из них больных паровозов:			
а) в капитальном ремонте и в ожидании его	1.000—21%	985—21%	987—21%
б) в среднем и в ожидании его	1.663—35%	1.674—36%	1.596—34%
г) в текущем и в ожидании его	2.068—44%	1.998—43%	2.089—45%

Что говорят эти цифры?

Оказывается, что немного менее половины паровозов, как находящихся в ремонте, так и ожидающих его, нуждается в ремонте текущем.

Текущий ремонт—это ремонт случайный, задерживающий паровоз на 2—3 суток и факт прогрессивного увеличения такого ремонта указывает на то, что во 1) капитальный и средний ремонт производятся неудовлетворительно и во

2) указывает на отсутствие материалов для ремонта, а главное—рабочих рук. Средний ремонт связан с под'емкой паровоза, в нем паровозы в настоящее время задерживаются от 60—80 дней. Факт увеличения его за последнее время—плохой признак, а между тем на 22 мая % среднего ремонта уже 38.

При современной сменной езде паровозных бригад у паровоза нет хозяина,—заинтересованного в его сохранении,—вот почему паровозы так быстро выходят из строя, а когда попадают в ремонт, то простаивают в нем не днями, как раньше, а месяцами.

Главной причиной прогрессивно увеличивающегося % больных паровозов и вагонов, является недостаток металлов и запасных частей и резкое падение производительности труда. Бывший Народный Комиссар Путей Сообщения Кобозев в июне 1918 года, в своей циркулярной депеше по сети, так охарактеризовал положение:

«Мощный размах железнодорожного пролетарско-революционного движения вылился на дорогах в уродливые формы профессионального синдикализма. 8-ми часовой рабочий день и часовая оплата труда окончательно разложили несознательные массы, понявшие эти лозунги не как призыв к наивысшей производительности труда свободного гражданина, а как право на леность не окупленную никаким под'емом механизации труда. Целые мощные железнодорожные единицы, железнодорожные мастерския из дня в день ведут позорную компанию бездействия на принципе: с какой стати я буду работать, если сосед получает часовой заработок, сложивши руки на груди».

До февраля 1917 года работа в железнодорожных мастерских обыкновенно производилась из расчета 68 рабочих часов в неделю, считая 6 дней по 9 часов, затем 3 дня по 3 часа сверхурочных и дополнительно в воскресенье 5 часов. Со времени революции это число часов значительно упало; если принять его приблизительно равным, как это имеет место на части дорог, 6 дням по 8 часов и дополнительным 4-м в воскресенье, а всего 52 часа, то только это одно понижение производительности на 16 часов в неделю уже получается равным 23%, и для парализования его дорогам надо было повысить кадры рабочих на 30%. В этом направлении, в целях сохранения нормального выпуска паровозов, и шли мероприятия некоторых дорог. Так Северо-Западные повысили у себя число рабочих по сравнению с 1916 годом на 38%, Северная на 48%, Московская сеть М.-В.-Р. на 72%, Петроградская сеть на 48%. Тем не менее производительность ни одной из этих дорог не поднялась до размеров

1916 года. Очевидно, отмеченное уменьшение индиаидуальной отдачи в час каждого железнодорожного труженика совершенно покрывало имевшийся на некоторых дорогах избыток в увеличении числа людей сверх вычисленных при нормальных условиях 30%. Учитывая грубое уменьшение этой последней индивидуальной производительности в виде сокращения рабочего дня еще на один час, можно было бы определить общее в таком случае понижение на 38%. Компенсировать его надо бы увеличением числа людей на 50%, однако такое увеличение является уже недопустимым, вследствие затруднительности размещения столь значительно повышенного числа людей на прежнем количестве станков.

В числе главных причин падения производительности труда, кроме уменьшения числа рабочих часов и падения дисциплины, конечно занимают далеко не последнее место продовольственные затруднения, когда около половины всего наличного количества рабочих и мастеровых должно отправляться для добывания хлеба. Лишь в последнее время на этот вопрос обращено внимание и обезпечение рабочих продовольствием поставлено несколько лучше.

А вот результаты обследования железнодорожных мастерских особой комиссией, произведенное ею в январе текущего года.

В московских мастерских число мастеровых и рабочих составляло в 1916 году 1192 человека, в 1917 г.—1179, в 1918 г.—1772, т.-е. увеличилось на 50%.

Неявки, прогулы, болезни и отпуска неуклонно возрастали, составляя в 1916 г.—6%, 1917 г.—12% и в 1918 г.—39,5%.

За 9 месяцев 1918 г. было выпущено (разный ремонт, постройка новых вагонов) 397 вагонов, против 1152 в 1917 г. и 2643 ваг. в 1916 г., так что средняя производительность была в 1918 г. 44 вагона, в 1917 г.—96 ваг. и в 1916 г.—220 ваг. На каждый выпущенный из мастерских вагон приходилось:

В 1916 г. . . . . 0,44 чел.
» 1917 » . . . . . 1 »
» 1917 » . . . . . 3,35 »

В тульских мастерских параллельно с увеличением числа работников, идет такое же падение производительности труда.

На каждый выпущенный паровоз приходилось:

В 1916 г. . . . . 8,6 чел.
» 1917 » . . . . . 13,2 »
» 1918 » . . . . . 41,5 »

В ковровских мастерских на каждый выпущенный вагон приходилось:

В 1916 г.	0,31 чел.
» 1917 »	0,71 »
» 1918 »	0,96 »

Причины падения производительности труда Комиссия видит «в продовольственных осложнениях, в плохом оборудовании мастерских, изношенности станков, отвлечении значительного количества рабочих в различные комитеты, в безответственности и халатности рабочих и своеобразном понимании каждым «свободы».

При обследовании орловских железнодорожных ремонтных мастерских в марте текущего года выяснилось, что 26% рабочих (а по отдельным категориям до 42%) не выходит на работу. Официальная причина—болезнь, фактически же—мешочничество.

Число паровозов, выпускаемых из ремонта, падает с каждым годом: так в 1916 г. было отремонтировано в железнодорожных мастерских 599 паровозов в 1917 году—396, в 1918 г. около 80 паровозов, причем выпуск паровозов по месяцам выразился в следующих цифрах: в январе и марте по 25, в апреле 14, в мае 3, в июне 5, в июле 4, в августе и сентябре 0.

Эти цифры с достаточною убедительностью указывают на продовольственные затруднения летних месяцев, когда большинство рабочих и мастеровых бросили работу и уехали добывать хлеб.

В аналогичном положении находится и ремонт вагонов.

Постройкой и ремонтом вагонов занимаются заводы: Путиловский, Феникс, Русско-Балтийский и Петроградский вагоностроительный. Кроме того, к ремонту вагонов привлечены: Балтийский судостроительный и механический и Обуховский сталелитейный.

Путиловский завод, выпускавший нормально 150 товарных и 10—16 пассажирских вагонов в месяц, за первые пять месяцев 1918 года выпустил всего лишь двести товарных вагонов и 18 пассажирских, что составляет около 25% нормального производства.

Завод Феникс, выпускавший в Риге ежегодно до 2.000 товарных вагонов и до 100 классных, с эвакуацией из Риги за первые шесть месяцев 1918 г. изготовил всего 1918 товарных вагонов, за вторую половину 350 товарных и 25 классных вагонов.

Русско-Балтийский завод, выпускавший ежегодно до шести тысяч товарных и трехсот классных вагонов, в первую

половину 1918 года выпустил всего 325 товарных и 44 классных вагона.

Петроградский вагоностроительный завод за первую половину текущего года выпустил всего 48 вагонов.

Постройка вагонов за 1918 год выражается следующими цифрами:

	Товарн.	Классн.	Всего.
Январь—июнь	663	104	767
июль—декабрь	1150	169	1319
Итого за год . . .	1813	273	2086
Нормальный до войны выпуск вагонов	9800	752	10552

В 1919 году из намеченного к передаче заводам количества вагонов предполагается, что будет исполнено около 12.000 штук.

За январь и февраль месяцы текущего года выпущено заводами вагонов:

Пассажирских.	30
Товарных.	423
Специальных	49
Всего . . .	502,

то-есть всего около 25% того количества, которое заводы должны были изготовить.

Количество паровозов, изготовленных нашими заводами в 1917 и в 1918 годах.

	1917 год.			1918 год.		
	Пас.	Товарн.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Невский	13	23	36	—	22	22
Путиловский . . .	6	5	11	3	4	7
Сормовской	57	2	59	26	14	40
Коломенский . . .	96	48	144	—	48	48
Брянский	—	37	37	—	25	25
Воткинский	—	18	18	—	7	7
Харьковский . . .	2	108	110	10	6	16
Гартманский . . .	—	105	105	—	26	26
Итого . . .	174	346	520	39	152	191

Заводы Харьковский и Гартман были эвакуированы в 1918 году и приведенные сведения относятся по Харьковскому к первым трем месяцам, а по Гартману к 4 месяцам 1919 года.

За январь и февраль месяцы 1919 года выпущено всеми заводами 18 товарных паровозов, а всего на текущий год

намечено к выпуску 296 паровозов, т.-е. 7% всего назначенного им числа.

Как влияет—недостаточность ремонта особенно текущего на вывоз грузов можно видеть из следующего примера.

В 1917 году нужно было во чтобы то ни стало усилить вывоз грузов из Архангельска, которым грозила опасность весеннего затопления.

На Северные дороги стали усиленно гнать паровозы, отбирая их от других дорог, между тем ремонт паровозов, особенно текущий на Северных дорогах, был в крайне неудовлетворительном положении. В результате—вывоз грузов из Архангельска, несмотря на командировку туда массы паровозов, увеличился очень незначительно, так как командированные паровозы, через несколько дней по прибытии на дорогу, выходили из строя, становясь в бесконечный хвост паровозов, ожидавших текущего ремонта.

Точно такое же явление имело место весной прошлого года при вывозе грузов (особенно хлопка) из Нижняго Новгорода и повторилось до мельчайших деталей в отношении вывоза скопившихся миллионов пудов соли и рыбы из Саратова.

Вот яркая иллюстрация того, что и усиление дорог здоровыми паровозами вместо положительных результатов дает отрицательный результат, когда текущий ремонт на них находится в неудовлетворительном состоянии.

Это неуклонное понижение производительности труда рабочих и мастеровых в связи с безуспешностью мер морального на них воздействия заставило коллегию по управлению комиссариатом путей сообщения принять репрессивные меры.

В конце ноября 1918 года закрываются главные выгонные мастерския в Курске «вследствие громаднаго падения производительности труда»,—так было мотивировано закрытие мастерских в приказе, причем все служащие, мастеровые и рабочие были уволены.

В начале текущего года из за той же причины были на некоторое время закрыты и мастерские Александровской жел. дороги.

В декабре 1918 года Народный Комиссар Путей Сообщения обратился ко всем дорожным комитетам с требованием выработать и предоставить в двухнедельный срок нормы производительности по каждой категории мастеровых и рабочих по всем видам ремонта паровозов и вагонов.

Этому решению предшествовало постановление коллегии народного Комиссариата путей сообщения от 26 октября 1918 года о введении сдельных работ и восстановлении

премиальной системы в целях поднятия производительности труда. Каковы будут результаты этих мер—покажет будущее.

Но кроме прогрессивного ухудшения подвижного состава есть еще другая причина, более серьезная по своим последствиям, чем первая—это расшатанность верхнего строения дорог, разрушение мостов, основных и ремонтных депо и станционных построек в районах, захваченных гражданской войной.

Разрушены многомиллионные сооружения, на восстановление которых потребуются годы.

Недостаток материалов и рабочих не позволял своевременно произвести осмотр и ремонт путей и следствием этой расшатанности являются участившиеся в последнее время случаи крушения пассажирских и товарных поездов.

На этом я и закончу обзор состояния подвижного состава и перейду к другому вопросу — обеспечению дорог металлами и топливом.

Обеспечение жел. дор. металлами и топливом.

Острая нужда в металлах и особенно в рельсах заставила с'узить до крайности программу железнодорожного строительства на 1919—1920 годы, причем декрет о железнодорожной программе на эти годы категорически воспрещает укладку рельсов на каких бы то ни было сооружаемых или намеченных к сооружению линиях, кроме установленных декретом.

Независимо от этого для увеличения запасов рельсов предположено снять вторую колею с линии Москва-Борисов и Петроград-Двинск, третью и четвертую колею с линии Петроград-Рыбинск, а также рельсы с линий Гостинополье-Чудово, Орша-Унеча, Псков-Полоцк и некоторые другие.

Что касается вопроса о топливе, то положение с ним настолько грозно, что ряд железных дорог уже сократил не только пассажирское, но и товарное движение, а в недалеком будущем приблизительно в сентябре месяце этого года неизбежна остановка движения на тех дорогах, где паровозные топки не переделаны на дрова, так как запасы нефти совершенно исчерпаны.

Завоз топлива на Волгу в прошлом 1919 г. понизился до небывалых размеров: так из Баку на Астраханский рейд пришло нефти и мазута всего 60.955 тысяч пудов, т.-е. втрое меньше против предположенного по первоначальному плану завоза (200 мил. пудов) и почти вчетверо меньше, чем в 1917 году (234 мил. пудов).

Вывезено из Астрахани вверх в минувшую навигацию 66.845 тыс. пудов нефте топлива и, кроме того, имелось запасов на пристанях Волги и ее притоках от навигации 1917 года 26.215 тыс. пуд. нефтетоплива.

Таким образом общий фонд жидкого горючего топлива предназначенный для удовлетворения годовой потребности страны с первого апреля 1918 г. по 1 мая 1919 г. составил всего лишь 93 милл. пудов. Пристанские запасы жидкого топлива выразилось к концу минувшей навигации в 30.322 тысяч пуд.

В период с первого мая 1918 г. и до 1 мая 1919 г. железным дорогам было назначено по плану 109 мил. пуд., т.-е. около 50% общего проектируемого завоза (221 мил. пуд.).

В июле эта норма была понижена до 67 мил. пуд., а осенью после потери Баку урезана еще вдвое—до 33 милл. пудов.

Это сокращение программы отпуска нефтетоплива заставило разбить все жел. дороги по жидкому топливу на 3 группы: первой группе, в которую вошли дороги: Северные, Северо-Западн., Николаевская и Моск.-Винд.-Рыб., предложено было в начале осени прошлого года переделать все паровозы, работающие на жидком топливе—на дрова.

Дорогам второй группы (Моск.-Казанская, Сызр.-Вяземск., Моск.-Курская), для которой жидкое топливо является топливом второстепенным, мазут решено было отпускать в ограниченном количестве.

Наконец к третьей группе отнесены были дороги, для которых жидкое топливо является основным (Ряз.-Уральск., Юго-Вост., Самаро-Златоуст. и Ташкентская) и снабжение которых нужно было обеспечить за счет упомянутого выше фонда.

За последнее время все заботы регулирующего топливного органа и были направлены на питание этой последней группы дорог. Снабжение же дорог второй группы постепенно свелось к отпуску ничтожных количеств сырой нефти и смазочного мазута.

За период с первого мая 1919 г. по 1 ферваля 1919 г. дорогам было фактически отдано около 35 мил. пуд. нефтетоплива, т.-е. больше половины общего завоза в 1918 году.

Острый недостаток нефтетоплива заставил прибегнуть к такой чрезвычайной мере, как сжигание в паровозных топках керосина, предварительно денатурируемого, путем смешения с 10—15% мазута.

В апреле текущего года Главным топливным комитетом выработан и президиумом В. С. Н. Х. утвержден план распределения всего оставшегося нефтетоплива на май—июнь месяцы.

Предполагаемый остаток нефти и мазута на первое мая—6,3 мил. пуд. в том числе на пристанях Волги 5 мил. пуд., на складах Юго-Вост. жел. дорог в Царицине 0,6 мил. пуд. и на Орудийном заводе в Царицине 0,7 мил. пуд.—это и составляет все наличие нашего нефтетоплива.

Разверстаны они между потребителями таким образом:

Намечено к отпуску на май—июнь месяцы:

	В мил. пуд.	В % к общ. отпуску.
Жел. дорогам	2,5	40%
Промышленности	2,0	32
Торг. флоту (на всю навиг. 1919 г.)	1,4	22
Резерв	0,4	6
Итого . . .	6,3	100

За март и апрель месяцы железными дорогами израсходовано 3.809 тыс. пудов нефти и мазута и промышленностью 2.670 тыс. пуд., а всего 6.479 тыс. пуд., кроме того, жел. дорогам на март и апрель был выдан 1.000.000 мил. пуд. керосина для топки.

Расход нефтетоплива за март и апрель и назначение на май—июнь по отдельным дорогам:

	Расход за март—апрель.	Назначение на май—июнь.
Рязано-Уральская	2.000.000	1.200.000
Юго-Восточная	800.000	480.000
Самаро-Злат.	600.000	360.000
Ташкентская	300.000	180.000
Владикавказская	—	100.000
Остальные	109.000	100.000
Итого . . .	3.809.000	2.500.000

Распределение нефтетоплива между отдельными отраслями промышленности на май—июнь и расход за март—апрель:

	Расход за март—апрель.	Назначение на май—июнь.
Водосвет	1.050.000	750.000
Питательная группа	750.200	450.000
Оборон. группа	506.800	700.000
Металл. группа	150.000	—
Химическая группа	50.600	—
Текстильная группа . . .	20.400	—
Разные	140.000	100.000
Всего . . .	2.670.000	2.000.000

Говорить о запасах угля на железных дорогах в настоящее время не приходится—их нет, так как главный источник питания железных дорог углем—Донецкий бассейн, в течение долгого периода времени был отрезан.

Угля, кокса и антрацита дороги в среднем расходовали около 600 милл. пуд. в год, причем если проследить за движением запасов топлива, то нельзя не видеть в этом отношении некоторой закономерности, а именно запасы достигают ежегодно своего максимума (около 40—50 мил. пуд.) в сентябре—октябре месяцах и затем постепенно понижаются к марту месяцу.

Такое понижение запасов топлива к лету об'ясняется с одной стороны его повышенным расходом в течение зимнего периода, с другой стороны нормальным понижением за тот же период вывоза топлива вследствие затруднений транспорта, вызываемых климатическими условиями (морозы, снежные заносы и т. д.).

Запасы угля на железных дорогах в 1915—1916 и 1917 гг.:

	1915 г. в тысячах.	1916 г. пудов.	1917 г. пудов.
Январь	59.502	31.976	26.340
Февраль	52.795	52.219	12.380
Март	46.175	20.616	12.973
Апрель	36.297	24.695	23.036
Май	40.277	30.920	25.522
Июнь	43.654	34.775	24.638
Июль	53.646	38.648	23.657
Август	57.733	45.140	20.508
Сентябрь	42.885	48.930	20.072
Октябрь	53.319	49.113	18.079
Ноябрь	43.304	44.069	16.500
Декабрь	33.025	39.196	14.300

На 20-е марта текущего года состояло на дорогах:

Угля	1.449.147 пуд.
Антрацита	1.112.026 »
Кокса	258.895 »
Всего	2.820.068 пуд.

Рассчитывать на скорое получение Донецкого угля нельзя, так как понадобятся многие месяцы для того, чтобы восстановить разрушенные рудники и наладить на них работу.

Главная болезнь, которою страдает Донецкий бассейн—это отсутствие продовольствия.

Привожу характерный отрывок из статьи «Критическое

положение Донецкого бассейна» (Эк. Жизнь 25-го апреля с/г. № 87), ярко рисующий положение на рудниках и перспективы на получение оттуда угля:

«Поставленные стечением неблагоприятных обстоятельств в безвыходное положение рабочие шахтеры, а в последнее время и железнодорожники снимаются с насиженных мест и «пешим и конным порядком» устремляются «в землю обетованную» искать лучшей доли. Часть из них возвращается с перекинутыми через плечи мешками с продовольствием (знакомая Российская картина) с тем, чтобы через некоторое время снова обратиться к кустарному способу снабжения себя и своей семьи продуктами. И результаты пешего и конного хождения за хлебом не замедлили сказаться на рудниках в виде сокращения числа рабочих, закрытия вследствие этого части рудников, понижения производительности труда шахтеров, и падающей с каждым днем погрузки угля на станциях. Недогруз угля, как общее явление, должен привлечь к себе особенное внимание Советских ответственных руководящих органов, близко стоящих к этому делу. Мартовский наряд на погрузку угля для нужд Российских и Украинских дорог и промышленности не выполнен в размере 60%. В виду осложнения на фронте и в связи с общим положением транспортного и продовольственного вопроса можно с достаточной долей вероятности предсказать, что с апрельским нарядом дело будет обстоять еще хуже, Это обстоятельство еще сильнее обостряет нужду в топливе. как железных дорог, так и фабрично заводской промышленности, особенно в России и вызывает со стороны заинтересованных учреждений и рабочих организаций разрозненные попытки в обход установленных правил и системы урвать, что можно на местах и доставить голодающим дорогам, фабрикам и заводам хоть крохи из запасов Донецкого бассейна.

До сего времени все учреждения и организации, присылавшие на места своих представителей, действовали наскоком хищнически, снимали уголь с поверхности, не заботясь о том, чтобы улучшить условия существования рабочих-шахтеров, упорядочить хозяйство в рудниках и повысить добычу угля. В результате этого создавалось такое положение, когда думать о повышении производительности труда и добычи угля не приходится по крайней мере на ближайшее будущее.

В районе станций Родаково, Алчевская, Овраги, Тупиковая имеется на поверхности земли по приблизительным данным до 5 милл. пудов угля. В этом же районе погружено в вагоны более 30 составов по 40—50 тысяч пудов

каждый, которые не могут быть отправлены за отсутствием паровозов. Близость фронта, многовластие, частое и безсистемное вмешательство военных властей, дезорганизующе действуют на работу железнодорожного аппарата. Получаются заторы не только с груженными вагонами, но и с порожняком».

Далее перечисляются станции, на которых также стоят брошенные составы с нагруженным углем из за недостатка паровозов.

При таком положении рудников нет ничего удивительного в том, что на май месяц намечено к вывозу для железных дорог только 8 миллионов пудов, причем из этого количества, около 5 миллионов пудов должно быть отдано железным дорогам Украйны, где положение с топливом настолько плохо, (несмотря на близость угольных копей), что в апреле месяце Народный Комиссар Путей Сообщения Украины в своем приказе по дорогам предложил «принять самые решительные меры к сокращению расхода топлива на всех участках, где еще не запрещено пассажирское движение и обращается по одной паре пассажирских поездов, прекратить таковое, оставив в ходу по одному пассажирскому поезду через сутки, обратить самое серьезное внимание и принять решительные меры к устранению задержки поездов на станциях отправления и промежуточных, сократить до возможного минимума пробеги паровозов резервом, а равно простои в горячем резерве, и сократить перегонку порожняка, допуская таковую лишь в пределах неизбежной необходимости».

Много надежд возлагалось на разработку подмосковного угля, но надежды эти не вполне оправдались что можно видеть из следующей таблицы добычи угля за 3 предыдущих года:

	В тысячах пудов.			% увеличения или уменьшения по отношению к предыдущему году.	
	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1917 г.	1918 г.
Январь	3.872	4.385	2.631	—11,7	—39,4
Февраль	3.600	3.955	1.205		— 6,7
Март	3.853	4.208	2.674	— 9,9	—36,5
Апрель	1.730	3.083	2.562	—78,5	—46,5
Май	2.670	3.633	1.250	—36,0	—68,4
Июнь	3.360	3.656	2.207	— 8,8	—39,7
Июль	2.874	3.282	1.818	—13,3	—44.0
Август	3.042	3.959	1.242	—29.6	—68,8
Сентябрь . . .	3.614	4.242	1.450	—17,1	—66,1
Октябрь	4.452	4 363	2.263	— 2,0	—62,6
Ноябрь	4.975	3.669	2.422	—26,3	—34,0
Декабрь	4.434	2.745	2.598	—33 1	— 5.7
За год . . .	42.476	45.180	24.329	— 6,0	—46,7

Из приведенной таблицы видно, что понижение добычи угля в 1918 году выразилось в минусе 46,7% против 1917 г.

В текущем году добыча будет не более 40—45 миллион. пудов, из них жел. дороги могут расчитывать получить не более 10 милл. пудов (в 1916 г. они получили 4,88 милл. пудов, в 1917 г.—9,9 милл. и 1918 г.—9.55 милл. пудов.).

Уменьшение добычи об'ясняется главным образом падением производительности труда рабочих, причем кривая падения резко идет вниз с конца 1917 года:

	Средняя производительность 1 рабочего в пудах.			% повышения или уменьшения против предыдущих годов.	
	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1917 г.	1918 г.
Январь	—	408	282	—	—48,8
Февраль	654	715	151	—36,6	—60,7
Март	648	406	321	—37.2	—21,2
Апрель	357	316	353	—11,8	—12,0
Май.	520	364	184	—30,0	—49,8
Июнь	548	370	310	—32,6	—16,2
Июль	407	345	289	—25,2	—16,2
Август	435	371	201	—14,6	—45,9
Сентябрь	486	385	245	—21,1	—36,6
Октябрь.	522	379	312	—29,0	—17,5
Ноябрь	490	322	277	—33,5	—19,7
Декабрь.	402	248	231	—38,4	— 6,9
В год . . .	480	365	365	—23,5	—28,5

Добыча торфа также падает; так в 1917 году его было добыто 78 милл. пуд. а в 1918 году только 58 милл. пуд., причем количество рабочих было: в 1917 году 42.000 человек, а в 18 году—49.000, машин в 1917 году было 829, а в 1918 г. 832.

Теперь остается рассмотреть вопрос о заготовке дров. Согласно выработанному плану для обеспечения железных дорог дровами на время с 1-го мая 1918 г. по 1-ое мая 1919 г. требовалось всего 4.954.000 куб. саж. дров. Принимая во внимание имевшиеся в наличности на дорогах старые запасы всего в количестве 858.000 куб. саж., нужно было заготовить 4.096.000 куб. саж.

Фактически заготовлено по 1-ое марта с/г.	2.530 449
Взято на учет от прежних заготовок	1.602.413
Всего . . .	4.132.862
Из этого количества вывезено к железн. дор. . . .	936.065
» » » » к сплавн. рекам . .	724.579
Всего . . .	1.660.644

Но по опыту прежних лет можно заключить, что сплавить из числа завезенного к рекам можно будет не больше 50—60% т.-е. 360—430 тыс. куб. саж.,—да ведь и эти дрова могут придти только к осени.

Таким образом, если считать, что для населения и для промышленности не будет дано ни одного полена дров, то и в этом случае потребность жел. дор. будет покрыта лишь в $^1/_3$ части.

Неудивительно поэтому, что железным дорогам приходится жить изо дня в день под постоянной угрозой остановки движения из за отсутствия топлива и уже в настоящее время многие дороги реквизируют дрова на станциях, независимо от того, кому они принадлежат.

Тяжелое положение железных дорог с топливом в настоящее время и отсутствие надежды на улучшение этого положения в будущем повели к тому, что многие дороги в своих донесениях об имеющихся у них запасах топлива стали приуменьшать цифры наличных запасов.

Комиссариатом Путей Сообщения была произведена ревизия нескольких железных дорог для выяснения действительности наличия топлива.

Выяснилось, что данные, представленные дорогами, сильно расходятся с действительным наличием. Так, Моск.-Каз. дорога показала на 1-ое октября 1918-го года—48 тыс. кубич. саж. дров, 252 тыс. пуд. твердого минерального топлива и 292 тысячи пудов нефти. По данным ревизии на это число оказалось 68 тысяч кубич саж. дров, 639 тыс. пуд. твердого минерального топлива и 578 тысяч пудов нефти.

Ревизия, произведенная на Николаевской жел. дор. показала, что наличность топлива больше сообщенных сведений на 713 тыс. пудов, из них 610 тысяч твердого минерального топлива и 103 тыс. пудов нефти.

Данные ревизионного обследования кроме того выяснили хаотическое состояние хранения топлива.

Выяснилось крайне пассивное отношение к развитию хозяйственных разработок дров в принадлежащим дорогам дачах, к усилению вывозки дров, развитию веток и ремонту паровозов и вагонеток, обслуживающих дачи и т. д.

И в печати и в официальных данных ком. пут. сообщ. неоднократно указывалось, что жел. дор. выполнили свои задания даже с излишком: ими заготовлено 1.090.289 куб. саж. при задании в 1.003.000 куб. саж. В действительности же заготовленные дрова составляют только часть указываемого ими количества, остальная же и очень значительная часть скуплена готовыми либо самими дорогами, либо их уполномоченными и так называемыми специали-

стами-практиками. Интересны в этом отношении данные, сообщенные отдельными дорогами особой Комиссии по обороне. На вопрос, каким аппаратом дороги пользовались для снабжения дровами, Северная ж. дор. ответила: 10% хозяйственных заготовок, 10% от лесных ведомств и 80% покупных; Моск.-Казанская—36% своих заготовок и 64% от частных поставщиков; Моск.-Винд.-Рыб. 1/3 своих заготовок, остальное от закупок.

Таким образом, в действительности % железнодорожных заготовок повидимому не на много выше средняго % прочих заготовок.

Запасы различных видов топлива на 20-ое марта распределялись по отдельным жел. дор. следующим образом:

Наименование жел. дор.	Уголь пуды.	Антрац. пуды.	Кокс пуды.	Мазут пуды.	Дрова куб. с.	Торф пуды.
Александр	54.348	108.012	—	13.034	25.515	136.676
М.-К.-Ворон.	57.000	5.000	45.000	—	15.488	—
М.-Казанская	25.000	111.000	19.000	83.000	48.000	—
М.-Курская	30.000	24.000	34.646	28.000	—	69
Моск. сеть М.-В.-Р . . .	14.000	45.000	16.000	—	15.500	—
Северная южная сеть. .	9.000	75.000	—	38.000	3.312	—
„ сев. сеть . . .	247.628	4.634	—	—	57.280	—
Сызр.-Вяз.	59.000	—	—	17.000	6.858	—
Риго-Орловская	26.000	9.000	18.000	—	20.000	—
Николаевская	136.000	652.000	74.000	181.000	76.011	180.000
Петр. сеть М.-В.-Р . . .	—	—	17.145	81.000	2.343	—
Сев. зап	24.000	2.000	8.000	67.000	15.005	—
Ряз.-Уральская	145.000	8.000	—	277.000	1.160	—
Самаро-Златоуст	25.000	—	—	74.000	1.849	—
Ташкентская	38.090	3.380	15.689	—	1.931	—
Баскунчакс	—	—	—	31.715	1.430	—
Приморская	17.109	—	—	—	21	—
Ряз.-Винд.	—	—	—	1.120	300	—
Тула-Лихвинская	—	—	—	—	1.127	—
Полесские	—	—	10.872	—	19.667	—
Муром.-Петр. сеть. . . .	172.972	—	—	—	38.415	—
Итого . . .	1449.147	1112.026	258.895	1030.969	351.892	154.745

Если эти запасы топлива разделить на ежедневную потребность, то выходит, что большинство дорог имели запасы топлива лишь на 7—10 дней. Особенно тяжелое положение с топливом на Ряз.-Урал. жел. дор., этой важнейшей магистрали для подвоза продольствия.

Острота топливного вопроса заставила Совет Рабоче-Крестьянской Обороны 31-го с/г. издать постановление, в котором говорится, что «катастрофическое положение топливо-снабжения страны обязывает Советскую власть идти навстречу всем предложениям, какие делаются в настоящее

время разными лицами о доставке с мест добычи, находящейся временно за пределами Советских владений. Всякому, кто желал бы доставить нефтепродукты, должно быть оказано самое действительное содействие всех Советских властей и гарантирована личная и имущественная неприкосновенность».

Финансовое состояние железнодорожной сети.

Что касается финансового состояния железнодорожного хозяйства, то в связи с резким повышением труда служащих и рабочих и ростом цен на материалы, с 1917 года дороги приносят большой убыток.

Как изменялся финансовый результат эксплоатации сети и как постоянно росли расходы по уплате содержания служащим, могут иллюстрировать следующие цифры:

ГОДЫ.	Протяжение ж. д. (верст).	Перевезено пассажиров (милл.).	Перевезено грузов (мил. пуд.).	Валовой доход (мил. руб.).	Эксплоатат. расход (мил. руб.).	Расх на сод. личн. сост. мил. руб.).	Эксп. расх. на 1 версту (рубл.).	Чистый дох. или дефицит (мил. руб.).
1910	—	—	—	927	608	—	9446	+320
1911	—	—	—	1010	162	—	9876	+398
1912	—	—	—	1082	637	—	10124	+444
1913	65000	250	8000	1172	705	350	11000	+467
1914	66700	217	8200	1070	834	434	12500	+236
1915	68300	205	8500	1155	980	510	15700	+175
1916	71200	232	9700	1350	1210	650	17000	+140
1917	71000	—	5500	1400	3300	2300	46000	—1900
1918	72000	—	1500	1500	8000	8000	144000	—8000

На первое полугодие текущего года смета расходов Комиссариата Путей Сообщения исчислена в 5.072,9 мил. руб., а ожидаемый доход за то же время исчислен в 894 мил. рубл., т.-е. ожидается дефицит за 6-ть месяцев 1919 года в 4.176,9 мил. руб.

Из приведенных данных видно, что с 1910 года и до начала войны работа железных дорог определенно улучшалась; вместе с увеличением работы возростал валовой доход; расходы и чистый доход также возростали, причем процентное отношение чистого дохода к валовому увеличилось.

С 1914 года по 1916 г. работа дорог и валовой доход незначительно увеличиваются, но эксплотационные расходы увеличиваются быстрее и чистый доход уменьшается.

С 1917 г. картина резко изменяется: работа дорог катастрофически падает, валовой доход остается без изменения, только *благодаря значительному* повышению тарифов, так как количество по предварительным подсчетам перевезенных грузов уменьшилось на 4.200 мил. пудов по сравнению с 1916 годом.

Для характеристики результатов эксплоатации можно указать, что в 1913 году железные дороги перевезли 8 миллиардов пудов груза, причем расход эксплоатации составил 705 миллионов рублей.

Таким образом, перевозка одной тысячи пудов обошлась: (705.000.000: 8.000.000.000)×1.000=88 рублей.

В 1914 году себестоимость перевозки 1.000 пудов составляла 102 руб., в 1915 г.—115 руб., в 1916 году—135 руб., в 1917 г.—600 и в 1918 го.—4.750 руб.

Таким образом, себестоимость перевозки увеличилась за 4 года более чем в 50 раз.

Если разделить валовой доход на 1.000 пудов перевезенного груза, то в среднем с 1913 г. по 1916 г. этот доход составляет около 140 руб., в 1917 г. вследствие повышения в конце года тарифов (на некоторые грузы в 6 раз, на остальные в 4 раза), он увеличился до 534 руб., в 1918 г. он возрос примерно до 750 руб.

Расходы зависящие от движения составляют около 60% всех эксплоатационных расходов. Если принять их для 1918 года даже в 50% от общего эксплоатационного расхода, то они составят 4.750:2=2.375 руб. на одну тысячу пудов перевезенного груза, а так как валовой доход от 1.000 пудов составляет 750 руб.. то убыток от каждой тысячи пудов составит, не считая даже расходов не зависящих от движения, 2.375 руб.—750 р.=1.625 руб.

Выходит, *что чем больше будет перевезено грузов, тем больший дефицит дадут железные дороги.*

Эти простые арифметические выкладки показывают, что современное финансовое положение наших дорог соответствует именно тому невероятному случаю, когда увеличение их работы вызовет лишь необходимость в новых затратах государства на покрытие растущего с увеличением работы дефицита.

Совершенно очевидно, что при таких условиях не может быть и речи о возможности эксплоатации железных дорог на началах нормального и организованного пред-

приятия и нужно изыскивать пути для уменьшения расходов.

Увеличение количества перевозимых грузов и повышение тарифов не могут дать требуемого разрешения вопроса— повышения доходности железных дорог, хотя бы до размеров, при которых валовой доход покрывал бы расходы эксплоатации, решение этого вопроса нужно искать исключительно в уменьшении эксплоатационных расходов и рациональной организации труда.

Управление железнодорожной сетью.

Теперь рассмотрим вопрос об *управлении железнодорожным аппаратом.*

В этом отношении необходимо указать прежде всего на произведенное в начале 1918 года выделение из Комиссариата Путей Сообщения управления водными и шоссейными дорогами.

Насколько целесообразна эта мера можно судить из следующей выдержки из статьи бывшего Народного Комиссара Путей Сообщения Невского, помещенной им в «Вестнике Путей Сообщения» 1918 г. № 5:

«Вследствие настояния Высшего Совета Народного Хозяйства Управление путями сообщения разбито, разделено между различными ведомствами и организациями: управление водными путями находится в ведении В. С. Н. Х., управление шоссейными дорогами и в В. С. Н. Х. и в Комиссариате Внутренних Дел, постройки ж. дор. в В. С. Н. Х., а эксплоатация жел. дорог остается в Комиссариате Путей Сообщения.

Нечего говорить насколько гибельно отзывается такое положение на транспорте и в частности на железнодорожном, нет общего руководительства, создаются большие междуведомственные трения, является необходимость создания различных смешанных об'единяющих транспорт совещаний, вызывается излишняя затрата средств и так далее. Не говоря уже об этом необходимо подчеркнуть, что такое раз'единение управления путями сообщения не оправдывается в данный момент никакими решительно данными ни теоретического, ни практического характера.

Не стоит сейчас входить в обсуждение этих данных, необходимо только отметить, что стремление В. С. Н. Х. разрезать живой технический аппарат по управлению путями

сообщения приносить доселе нашему хозяйству неслыханный вред. При таких условиях конечно нечего и думать, что в ближайшие недели и месяцы можно наладить транспорт, и если в самом ближайшем будущем не удастся об'единить управление всеми путями сообщения в одном центре (хотя бы в В. С. Н. Х.) то мы с уверенностью можем сказать: «*мы идем к катастрофе*».

И действительно, почти $1^1/_2$ годичный период, протекший с момента выделения водных путей, показал всю искусственность и вред этой меры и, хотя в последнее время и делаются робкие попытки исправить это положение, но пока дальше попыток дело не идет.

В области управления железными дорогами время с конца 1917 года и до настоящего времени можно охактеризовать как время непрерывного искания метода управления, причем то применяли принцип чистой коллегиальности, то единоличного управления, то децентрализации, то централизации. Конечно это шатание самым отрицательным образом отражалось и отражается на местах.

Был период (ноябрь—декабрь 1917 г. и начало 1918 г.), когда на дорогах появилась масса комиссаров разных ведомств с чрезвычайными и сверхчрезвычайными полномочиями, которые вмешивались в работу железнодорожных агентов, заставляли под угрозой физического воздействия и применения оружия выполнять свои приказания.

Власти неоднократно пришлось издавать декреты и постановления о пресечении этих уродливых явлений, мешавших работе дорог.

Бывший Народный Комиссар Путей Сообщения Кобозев в мае месяце 1918 года в своем докладе Совету Народных Комиссаров (доклад напечатан в «Вестнике Путей Сообщения» 1918 г. № 5) так охарактеризовал бывшее тогда положение:

«Надо признать, что ныне создалось положение, при котором определенная, имеющая бесспорно большую реальную силу часть железнодорожных служащих, опираясь на неправильно, негосударственно понятый лозунг:» «власть принадлежит трудящимся», фактически взяла управление дорогами в свои руки; в результате под флагом народного самоуправления получилось самоуправство определенной группы государственных работников. Благодаря этому жел. дороги превратились в учреждение, созданное на потребу и для питания группы железнодорожных служащих, произвольно устанавливающих нормы работы железных дорог, а государство фактически утеряло право управления своими путями сообщения. Любая ячейка профессионального железнодорожного союза считает себя в праве устанавливать

нормы работы своего участка или своей дороги на вполне самостоятельных началах. Совершенно естественно, что не имея возможности судить, как то или иное обстоятельство работы данного участка или данной дороги отзовется на общем железнодорожном хозяйстве сети, эта ячейка исходит главным образом из своих местных или, что еще хуже, из своих личных интересов, получается полная разообщенность в работе отдельных дорог и конечно при этом неминуемо и общее понижение количества и качества работы.

Служащие на путях сообщения, предоставленные в революционный период самим себе, не имея ни достаточного опыта, ни знания, пытаются устроить управление дорогой или участком дороги так, как это кажется лучшим случайно подобранной группе рядовых работников. Приходится наблюдать более систем и способов управления, чем имеется дорог в России. Но и этого мало. Продолжающийся еще период революционной борьбы дает возможность всяким нововразующимся группам доказывать неправоту и неправомочность уже существующих организаций и одни организации сменяются другими и то, что вчера еще признавалось как правило, сегодня уже рискует быть отмененным,— и так без конца.

В результате этого отсутствия общих обязательных для всех указаний, этой постоянной смены и неуверенности руководящих групп получалось:

1. Полное расстройство имевшегося технически административного аппарата дорог и отсутствие лиц, ответственных за результаты работы дороги, и

2. Полное разрушение связи между различными категориями железнодорожного персонала.

Кроме того, обессиленные внутренним развалом железные дороги по причинам обще-государственным оказались без топлива и других необходимых материалов.

Одновременно с разрушением форм управления железных дорог началось и частное сотрудничество самих грузохозяев, озабоченных продвижением своих грузов. Частное толкачество, действующее посредством денег в своих эгоистических интересах, помогает расти начавшейся путанице в работе жел. дорог. В то же время и отдельные государственные ведомства и учреждения, а также групповые об'единения, стоявшие пред очевидным умиранием железных дорог, также развили свое толкачество, усиленное тем, что они как государственные учреждения, получили возможность активно вмешиваться в работу жел. дорог и в действия административного жел. дорожного аппарата—полу-

чилось многовластие, совершенно нарушившее действия жел. дорог.

Чтобы при таких условиях, работа жел. дорог могла хоть сколько нибудь поддерживаться и улучшаться, необходимо было во главе их поставить лиц, выдающихся как по своим специальным знаниям, так и по административным способностям, а между тем мы видим, что дороги оказались во власти коллективов, подобранных по случайным признакам, ничего общего с указанными выше качествами не имеющими, и эти коллективы выделили из себя таких же случайных людей, поручив им главное руководство дорогами.

Мы можем наблюдать теперь заурядных машинистов, конторщиков и слесарей и т. п., в ролях главных руководителей жел. дорог, и это в то время, когда состояние дорог требовало назначения на посты руководителей людей совершенно исключительных знаний и энергии.

Ответственность руководителей жел. дорог также полностью отпала, так как административный аппарат, лишенный власти, естественно освободился и от ответственности, выборные же коллективы или отдельные лица по чисто эгоистическим причинам более старались соблюсти интересы избравших их односторонне заинтересованных железнодорожных работников, чем интересы государства вообще.

Все это и привело к тому, что каждая станция, каждый участок, каждый железнодорожный служащий стали работать так, как они сами находили это нужным и в той мере, в какой считали для себя необременительным.

И вот мы видим, число работников не уменьшается, а увеличивается, и в то же время работа поездов и вагонов неуклонно понижается и стремится к нулю. Дороги лишены всех нужных им материалов и никаких реальных мер к восполнению этого недостатка не принимается. Государство все более и более вынуждено отказываться от услуг железных дорог и только служащие добились положительных результатов для себя лично: их заработок повысился до максимума, а количество работы понизилось до минимума».

Этот приведенный отрывок из доклада исчерпывающим образом характеризует положение на жел. дорогах, бывшее в средине прошлого года, да не во многом изменившееся и сейчас.

Проэкт управления дорогами, в котором проводился принцип замены коллегиального управления единоличными ответственными распорядителями, и возвращение управления водными и шоссейными путями в Комиссариат Путей Сообщения, внесенный Кобозевым и Совет Народных Комиссаров и опротестованный «Викжедором», не получил одобрения.

Кобозеву была предложена поездка на линию Сызрань-Челябинск, а затем последовало его назначение в особую высшую революционную Комиссию. Для управления же ведомством путей сообщения была назначена коллегия (девятка), которая и стояла во главе управления до 16 февраля текущего года, когда вышло новое положение об управлении железнодорожными путями сообщения.

Особой Комиссией по оздоровлению транспорта, избранной В. Ц. И. К., были приняты и Центральным Комитетом одобрены следующие тезисы, которые и легли в основу изданного положения об управлении путями сообщения:

1) основным принципом управления дорогами должна быть фактически централизация управления всей сетью единообразная в своих формах, причем округа не имеют права принимать никаких самостоятельных решений и заняты исключительно техническими функциями управления делом транспорта.

2) В виду чрезвычайной важности проведения в жизнь основного принципа единства управления необходимо обязать Комис. Путей Сообщения по соглашению с управлением военных сообщений в недельный срок закончить работу по управлению железными дорогами с разбивкой по округам по новой схеме, соответственно принципу единого хозяйства и представить на утверждение В. Ц. И. К.

В дальнейшем подчеркнуть необходимость самого энергичного проведения в жизнь утвержденной системы управления.

3) В целях создания правильной и сильной железнодорожной организации, Комиссия находит совершенно необходимым:

а) упразднение Викжедора со всеми его переферийными организациями (жел. дор. рев. воен. комитеты и пр.), как политического административного органа,

б) немедленная ликвидация Викжедора поручается Всероссийскому Центральному Совету Профессиональных Союзов. Одновременно Ц. С. П. С. немедленно должен приступить к работам по организации единого производственного союза железнодорожных рабочих и служащих вместо всех ныне существующих профессиональных организаций в том числе и Всепрофель.

Немедленно упраздняются на местах и в центре должности комиссаров, эмиссаров и других агентов от военных и других властей с распорядительными функциями административно технического характера.

г) Все задания и распоряжения военного комиссариата передаются как в центре так и на местах К. П. С. только

через специально назначенных агентов и комиссаров управления военных сообщений.

4) Для правильного развития работы К. П. С. на местах комиссия высказывается за учреждение политических комиссаров из партийных работников, но в виду работ особой комиссии по об'единению всех видов контроля и инспекции вопрос о формах представительства политических или чрезвычайных комиссаров откладывается до окончания работ комиссии по об'единению контроля.

5) Немедленная замена коллегиального управления единоличными ответственными распорядителями в области технических и административных заданий».

По новому положению Народный Комиссар Путей Сообщения является единоличным ответственным руководителем ведомства, во главе же округов путей сообщения стоят—Комиссар и управляющий округом.

В исполнение приведенного выше постановления В. Ц. И. К. вся сеть российской республики была разделена на 10 округов: Северный (Ярославль), Северо-Западный (Петроград), Верхне-Уральский (Пермь), Западный (Минск), Центральный (Орел), Средне-Волжский (Москва), Нижне-Уральский (Саратов), Нижне-Волжский (Самара), Донецкий (Харьков) и Туркестанский (Ташкент).

Соответствующая телеграмма по сети дорог была послана, но чрез несколько дней была подана депеша приостановить ея введение.

Полностью окружная система не была проведена. В проведении ея Комиссариат Путей Сообщения «встретил величайшие затруднения и величайшее сопротивление» говорил бывший Народный Комиссар Невский в своем докладе первому Всероссийскому С'езду Железнодорожных Профессиональных Союзов.

Ныне постановлением В. Ц. И. К., опубликованным 6-го апреля 1919 года в «Известиях В. Ц. И. К.» № 75, Народному Комиссару Путей Сообщения предоставлено «право приостанавливать проведение в жизнь той части положения об управлении железнодорожными путями сообщения (опубликованного в «Известиях В. Ц. И. К.» № 36 от 16 февраля 1919 г.), которая касается округов и линейных отделов и осуществлять управление железными дорогами порядком наиболее целесообразным по условиям текущего момента». Округа за исключением петроградского уже упразднены, а вместо них созданы Комитеты по перевозкам с функциями прежних порайонных комитетов.

Работа железнодорожной сети.

В результате такого состояния важнейших сторон железнодорожного хозяйства и получился тот полупаралич железнодорожной сети, в котором мы сейчас находимся.

Цифрами это состояние железнодорожного хозяйства выражается следующим образом.

Работа железных дорог выражается числом вагонов, ежедневно грузимых на сети, плюс ежедневный прием дорогами груженых вагонов.

Ежедневная работа всей сети (в вагонах).

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	72743	70118	18644	13193
февраль . . .	75710	66663	19895	14132
март	82359	72982	20888	15885
апрель	80155	75082	18540	15560
май	90558	76362	15510	17762
июнь	91541	72504	13873	
июль	86122	63829	11293	
август	83712	59895	9223	
сентябрь . . .	83706	50992	11118	
октябрь	82189	43429	14662	
ноябрь	80683	35624	13750	
декабрь	73405	15488	12639	

Возьмем отдельно погрузку и прием:

Ежедневная погрузка на сети (в вагонах).

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	31164	31290	7353	6679
февраль . . .	32067	30860	7707	7075
март	33980	31569	8121	7585
апрель	33407	30855	8028	6572
май	37825	32155	7590	7882
июнь	38179	31262	6485	
июль	35518	26311	5348	
август	35924	23676	4173	
сентябрь . . .	36118	21409	4949	
октябрь . . .	35495	16443	7072	
ноябрь	34802	14883	6737	
декабрь	32062	6815	6576	

Ежедневный прием груженых вагонов по дорогам сети (в вагонах):

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	41579	38828	11391	6514
февраль . . .	43643	35803	12188	7057
март	48373	41413	12760	8300
апрель	46743	44169	10518	8808
май	52833	44207	8147	9940
июнь	53362	41242	7388	
июль	50614	37518	5925	
август	47788	31219	5217	
сентябрь . . .	47588	29582	6153	
октябрь . . .	46694	26986	7550	
ноябрь	45881	20741	7013	
декабрь . . .	41378	8673	6063	

В виду того, что эксплотационная длина сети в 1916—17—18 и в текущем году разная, для наглядности переведем эти таблицы работы,—погрузки и приема—на 100 верст сети. Получим следующие цифры.

Длина железнодорожной сети по месяцам в верстах:

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь		64526	53290	23770
февраль . . .		64635	48769	25745
март		54635	44121	28678
апрель	64.000 верст.	64635	37527	
май		64635	34336	
июнь		62952	25422	
июль		58188	24645	
август		57228	24516	
сентябрь . . .		52595	20950	
октябрь		52579	21287	
ноябрь		50048	21695	
декабрь . . .		50131	23665	

Суточная работа на 100 верст сети в вагонах:

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	112	109	35	55
февраль . . .	117	103	41	44
март	127	113	47	55
апрель	123	116	49	
май	139	118	45	
июнь	141	115	55	
июль	133	110	46	
август	129	105	38	
сентябрь . . .	129	97	53	
октябрь . . .	126	83	69	
ноябрь	124	71	63	
декабрь . . .	113	31	53	

Суточная погрузка на 100 верст сети в вагонах:

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	48	33	14	28
февраль	49	48	17	28
март	52	49	18	26
апрель	31	48	21	
май	58	50	22	
июнь	59	50	26	
июль	55	44	22	
август	55	41	17	
сентябрь	56	40	24	
октябрь	55	31	33	
ноябрь	54	21	31	
декабрь	49	14	28	

Суточный прием груженых вагонов:

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	64	60	21	27
февраль	67	55	25	28
март	74	64	29	29
апрель	72	68	28	
май	81	68	24	
июнь	82	65	29	
июль	78	64	24	
август	74	63	21	
сентябрь	73	56	29	
октябрь	72	51	35	
ноябрь	74	41	32	
декабрь	61	17	26	

Пробег паровоза в сутки значительно ухудшился, а именно:

в 1916 году он был . . . . . 91 верста.
» 1917 » » » . . . . . 75 »
» 1918 » » » . . . . . 51 »

Несмотря на значительное понижение работы сети расход топлива не уменьшился, а увеличился.

На пробег паровоза в 1000 вер. в 1916 г. сжигалось 1663 п.
» 1917 » » 1897 »
» 1918 » » 2105 »

Оборот вагона, т.-е. количество суток, которое нужно ему, чтобы совершить кругооборот, хотя в 1919 г. несколько и улучшился, по сравнению с 1918, (отчасти потому, что почти все грузы идут с проводниками и даже с вооруженными командами которые, конечно, способствуют скорейшему обороту вагонов), но по отношению к 1916 и с 1917 г. он очень велик, а именно:

Оборот наличного вагона на дорогах сети в сутках:

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	6,8	7,7	18,9	17,5
февраль	6,6	8,2	16,9	16,1
март	5,0	7,7	16,5	14,3
апрель	5,4	7,6	18,5	15
май	5,4	7,5	23,6	13,4
июнь	5,6	7,9	22,3	
июль	5,9	9	25,2	
август	8,1	8,8	32,8	
сентябрь	6,3	8,4	22,5	
октябрь	6,5	8,8	17,3	
ноябрь	6,7	10,9	18	
декабрь	7.4	16,6	19,1	

Оборот рабочего вагона на дорогах сети в сутках:

	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.
январь	6,0	7,2	14,3	15,5
февраль	5,8	7,2	14,3	10,6
март	5,3	6,6	13,3	9,2
апрель	5,1	6,1	13,2	9,2
май	4,7	6,2	15,3	7,9
июнь	4,6	6,1	14,3	
июль	5	6,8	16,3	
августъ	5,1	7,1	19,9	
сентябрь	5,3	7,1	14,5	
октябрь	5,5	7,3	11,3	
ноябрь	5,8	9	11,7	
декабрь	6,5	13.5	11,9	

Оборот вагонов, а следовательно и всю работу дорог, можно было бы значительно поднять, если бы в пунктах прибытия грузов (на главных станциях) было бы достаточное количество выгрузочных помещений, чтобы товарные поезда по прибытии немедленно разгружались, а не простаивали в ожидании разгрузки по несколько дней.

При таком положении несомненно улучшится коммерческая скорость и вся работа железных дорог.

По существующим правилам перевозки грузов малой скорости, утвержденных 29 мая 1917 года, установлено, что все грузы, в отношении порядка постепенности их отправления делятся на две основных группы: на грузы внеочередные и грузы очередные:

Внеочередные грузы в свою очередь делятся на грузы: экстренные (высшая степень внеочередности), плановые (сле-

дующая степень внеочередности) и грузы срочные (низшая степень внеочередности).

Очередные грузы делятся на 5 категорий.

В настоящее время на всех станциях грузы очередные не принимаются к отправлению, да и из внеочередных на большинстве дорог грузятся лишь грузы экстренные и плановые, некоторые же дороги, как напр. Николаевская, Моск.-Казанская, Рязанско-Уральская, уже давно принимают к отправлению только грузы экстренные, а из плановых только продовольствие и топливо.

За январь-февраль, март и апрель месяцы текущего года Центральным Комитетом по железнодорожным перевозкам было выдано в среднем экстренных нарядов на 800 вагонов, в прошлом 1918 г. их выдавалось не более как на 200—250 ваг., а в 1917 г. 100—150 вагонов в среднем в месяц.

Если принять во внимание оперативные перевозки, которые, конечно, совершаются впереди всех других перевозок, а также военные грузы, идущие по литерам и грузы хозяйственные для железных дорог, которые также пользуются особыми преимуществами перед другими грузами, то оставшейся провозной способности на сети жел. дорог едва хватает для перевозок грузов продовольственных и топлива, потому то декретом от 3 апреля с. г. (Известия 6 апреля № 75) установлена очередь погрузки продовольственных грузов на дорогах востока, причем погрузка очередных грузов категорически воспрещена.

Остальные грузы возможно отправлять лишь в порожних направлениях, т.-е. по тем направлениям, по которым идут порожние вагоны.

Вот причина тех чрезвычайных трудностей в отправках «по правилам» даже грузов для фабрик и заводов, которые наблюдаются в настоящее время и которые, несомненно, будут с каждым днем увеличиваться, если не будет топлива.

Гужевой и автомобильный транспорты.

Прежде чем перейти к вопросу о состоянии водного транспорта, необходимо сказать несколько слов о состоянии наших шоссейных дорог и автомобильного движения.

Бедность наша шоссейными путями видна из следующей таблицы, относящейся к 1910 году.

Государства.	Прост. в тыс. квад. кил.	Числен. насел. в милл.	Плот. насел. на 1 кв. кил.	Прот. шоссе в тыс. кил.	На 1 кил. шос. прих. пл. в кв. кил.
Германия.	545	56	101	265	2,05
Франция	537	39	73	563	9,95
Англия.	315	42	132	256	1,23.
Австрия	300	26	87	100	3
Венгрия	335	19	59	41	7,92
Дания	40(б)	вн. вод.)			
Швеция.	450	5	11	58	7,75
Норвегия.	825	2	—	26,5	12,26
Бельгия.	29,5	—	231	23	1,38
Италия.	826	32,5	113	82	3,48
Европейск. Россія с Царств. Польск .	101,5	107,5	20	30	176,56

При таком положении шоссейных путей немудрено, что в распутицу гужевое движение во многих губерниях прекращается не на неделю, а на целые месяца.

Шоссированных под'ездных путей к железнодорожным станциям очень мало и вот что получается от этого.

Грузооборот станций железных дорог в Московской губ. в довоенное время составлял около 250.000.000 пуд. в год.

Провоз на протяжении 10 верст стоил по шоссе 2 коп. с пуда, а по грунту 4 коп., следовательно от одного провоза к станциям Московской губ. продукты дорожали вследствие недостаточного количества шоссейных дорог на 5.100.000 руб. в год.

Общие убытки населения на территории бывшей Российской Империи по довоенной статистике от бездорожья исчислялись приблизительно в 400.000.000 руб. ежегодно, что при настоящей дороговизне составило бы 8 миллиардов руб.

За время войны Россия получила около 40.000 автомобилей и 29.000 мотоциклов; по данным на 1-е января 1919 года в пределах Советской России имелось 10.000 автомобилей и около 3.000 мотоциклов, из них около 40% взято военным ведомством, т. е. потеряно для экономической жизни страны.

Если к этому прибавить недостаток бензина и запасных частей, то будет ясно, что значение автомобильного транспорта в настоящее время сводится почти к нулю, а гужевой транспортъ в крупных пунктах за отсутствием фуража работает в 20—30% против нормы.

Водный транспорт.

Значение внутренних водных путей для экономической жизни России в высокой степени возросло в течение последних 4-х лет, когда железнодорожный транспорт, занятый прежде всего перевозками для фронтов не мог обслуживать в полной мере нужд страны, но роль речного транспорта в навигацию текущего года при том катастрофическом состоянии железнодорожного транспорта, которое грозит полной остановкой железнодорожного движения, безмерно велика,— необходимо было бы снять с железных дорог в текущую навигацию решительно все, что только может быть передано на воду и этим дать возможность привести железнодорожный аппарат в надлежащий вид.

Интересны цифры отправленных грузов по внутренним водным путям до войны и падение этих отправок в последние годы.

В 1910	г. отправлено	2.663	мил. пуд.
» 1911	»	2.943	»
» 1912	»	2.703	»
» 1913	»	3.115	»
» 1914	»	2.675	»
» 1915	»	2.164	»
» 1916	»	1.941	»

1917 год дает уже значительное уменьшение количества перевезенных грузов, так как результаты переживаемого экономического кризиса отражаются на работе водного транспорта, уменьшение особенно заметно отражается на перевозках хлеба.

Так было отправлено хлебных грузов:

	1916 г.	1917 г.
Волга . . .	110.925.000 пуд.	33.805.000 пуд.
Кама . . .	41.057.000 »	27.011.000 »
Ока	7.453.000 »	4.559.000 »
Шексна . .	25.708.000 »	3.639.000 »

Прибыло хлеба:

	1916 г.	1917 г.
Москва. . .	2.120.000 пуд.	1.289.000 пуд.
Петроград .	12.473.000 »	1.337.000 »

В навигацию прошлого 1918 года мы имели уже работу национализированного флота, причем национализация была произведена телеграммой 25 января 1918 г.

До национализации флота каждое судоходное предприятие обслуживалось своим административно-хозяйственным аппаратом, обычно состоявшим из правления, управления и конторы, который, вырабатывая общую схему работы принадлежавшего ему флота и ведя точный учет своих судов, определял, будет ли весь флот работать или только его часть. На основании этих соображений флот распределялся по местам погрузок, а излишние суда оставались в местах зимовок и командами не снабжались. Составив такой общий план использования флота, управление передавало его для осуществления своим местным органам — конторам, управлениям и т. п., сохраняя за собой только функцию контроля за исполнением этого плана.

С изданием декрета о национализации флота эти административно-хозяйственные аппараты подверглись разрушению, причем нового, заменяющего эти хозяйственные единицы, аппарата создано не было и вследствие этого общая руководящая нить, соединяющая центры с местами, нормирующая их работу и дающее всему делу транспорта характер и значение единого стройного механизма порвалась. Местные районные областные органы, не чувствуя руководящего начала, стали присваивать себе полноту прав и обязанностей, решать все судоходно-транспортные задания по своему усмотрению, устанавливать свои правила и условия использования флота, упуская из виду, что водный транспорт един и составляет собственность государства.

Кроме того, с самого начала не было организовано правильного учета принимаемого флота, суда принимались местными районами по способу и порядку ими самими определенными, а большею частью без всякаго порядка, просто путем фактического захвата, поэтому определить количество, исправность и ценность перешедшего имущества не представлялось возможности, нельзя было установить и распределение флота по местам зимовок. В результате трудно было выяснить размер и стоимость необходимого ремонта.

Вот причина почему флот в прошлую навигацию был отремонтирован приблизительно только в 70%.

В начале навигации 1918 г. громадная часть водных путей была отрезана от России, была отрезана Сибирь, Украйна, Западные губ. и Финляндия, а впоследствии нижняя часть Северной Двины. В средине лета Волга была закупорена под Самарой.

Таким образом, в течение полной навигации речной транспорт работал:

1)	в бассейне реки Волги длиною	74.128	верст.
2)	» » С. Двины »	2.020	»
3)	» » Невы и озер Ладожск., Онеж. и Ильменск длиною.	9.000	»
4)	» » части Зап. Двины » .	501	»
5)	» » Дона длиною	667	»
6)	» » Днепра »	520	»
	Всего	80.836	верст,

что составляет около 22,8 общей длины речных путей.

Всего с начала навигации до 1 ноября 1918 г. по Волге и ее притокам, Мариинской, Тихвинской и Вышневолоцкой системам и Северной Двины отправлено грузов. 358.602.000
прибыло » . 290.151.000

В 1916 году за это же время:

отправлено . . . 1.648.191.000
прибыло 1.513.104.000

т.-е. в навигацию 1918 г. отправлено 21,7% того, что было отправлено в 1916 г. и прибыло 19,2% того, что подошло в 1916 году.

Всего же навигация 1918 года дала около 400.000 000 пуд. грузов.

По Северной Двине, через систему Вюртембергского прошло 5.307.000 пуд. В нормальное время проходило только около 3.000.000 пуд., увеличение об'ясняется эвакуацией военного имущества и перевозкой угля из Архангельска и Котласа.

Работа речного транспорта по Мариинской системе выразилась в следующих цифрах:

отправлено по 1-е ноября из Рыбинска в Петроград 4.935.000.

в 1916 г. отправлено из Рыбинска в Петроград 60.923.000 пуд., т.-е. в 1918 г. отправлено всего 8,1% того, что отправлено было в 1916 году.

Зато в обратную сторону, благодаря эвакуации из Петрограда правительственных учреждений, военного имущества, фабрик и заводов Петроградского района, отправлено было из Петрограда грузов больше даже, чем в 1916 году, а именно:

В 1918 году . . . . . 7.092.000 пуд.
» 1916 году . . . . . 6.182 000 »

Мариинская система не находилась в таком положении, как Волга и Северная Двина и с внешней стороны навигация протекала на ней нормально, не было хлеба и нефти,

но был главнейший местный груз—лес, составляющий обычно от 70 до 90% всех перевозок.

Однако сокращение общего количества водных перевозок по Мариинской системе, несмотря на появление нового вида грузов, так называемых эвакуационных,—носило крайне пониженный характер и общий грузооборот Мариинской системы был в 4 раза ниже 1917 года (на 30 сентября 1919 г., всего 36 милл. пуд., вместо 144 милл. пуд. на 30 сентября 1917 года).

Всего зазимовало на Волге разных грузов в тысячах пудов:

хлебных грузов	1.288,3
соли	5.657,1
рыбы	3.229,2
проч. продовол. грузов	198,9
нефти и мазута	1.408,7
дров	2.102,1
хлопка и шерсти	159,1
эвакуированных грузов	1.571,3
проч. грузов	5.863,8

Часть этих грузов, главным образом продовольственных, была вывезена по железным дорогам, большая часть соли, а также хлопок, эвакуированное имущество и проч. грузы остались лежать до текущей навигации, так как Ряз.-Уральск. ж. д. не в состоянии была справиться с вывозом из Саратова.

В текущую навигацию 1919 г. кроме остроты топливного вопроса несомненно придется испытать большие затруднения и с рабочими на перевалочных пунктах.

Уже в навигацию 1917 г. пришлось испытать всю остроту этого вопроса, а в прошлую навигацию 1918 г. в Саратове всех грузчиков пришлось об'явить призванными на военную службу, так как никакие другие меры не помогали.

Расстановка буксиров и баржей в затоны осенью прошлого года была произведена без всякой системы и подготовки, можно сказать, что суда приткнулись там, где их застал ледостав, причем, так как суда в прошлую навигацию работали, что называется до последней минуты, часть тоннажа не могла быть введена в затоны и замерзла на плесах,—это особенно относится к судам, которые взяты были военным ведомством.

Есть сведения, что весенний ледоход уничтожил часть этого замерзшего на плесах тоннажа, к счастью не в такой большей мере, как этого можно было опасаться.

В конце мая и начале апреля состоялся ряд заседаний в Главводе с участием представителей ведомств по вопросу о том, откуда и какие грузы везти первым рейсом.

Прежде всего был выяснен вопрос о состоянии флота и количестве тоннажа, которое будет отремонтировано и готово к началу навигации.

По сведениям Технического Отдела Главвода вопрос этот находился в следующем виде.

ВОЛЖСКАЯ ОБЛАСТЬ.

Суда с механическ. двиг.		Не паровые суда.
Астраханский район готовы	29	75
к 15 марта .	30	
„ 15 апреля.	127	
Вятский район к началу навигации . .	25	48
Казанский „ „ „ „ . .	126	180
Нижегородский „ „ „ . .	229	500
Моск. Окский „ „ „ . .	85	45 (гусяны).
Пермский район (Челны и Сарап.) „ „ . .	6	40
Самарский район „ „ . .	46	56 (специально под хлебные грузы).
Саратовский „ „ „ . .	110	200
Симбирский „ „ „ . .	4	14
Царицынский „ „ „ . .	28	Тоннаж 7.000.000 и часть будет готова к открытию навигации.

В Царицынском районе ремонт задержался вследствие военных действий.

Всего по Волжской области к началу навигации было готово судов с механическими двигателями 718, непаровых 1113 (не считая Царицынского района).

МАРИИНСКАЯ ОБЛАСТЬ.

Суда с механическими двигател.		Не паровые суда.	
Белозерский район к 1-му мая . . .	16		
„ 15 „ „ . . .	8		
„ 24 „ „ . . .	25	13	
Верхне-Волжский район к началу навигац.	25	57	
Ильменский „ „ „ „ .	9	8	
Петроградский „ „ „ „ .	76		
„ 1-му мая . . .	54	К 15-му апреля . . .	130
„ 15-му мая . . .	3	„ 15-му мая	100

Приладожский район	„ началу навиг.	50	„ началу навигац.	.	16
Прионежский „	„ „ „	. 48	„ „ „	.	76
	„ 6-му мая . . .	11			
Рыбинский „	„ началу навиг.	48	„ „ „	.	260
	„ 25-му мая. . .	5			

СЕВЕРНАЯ ОБЛАСТЬ.

Вологодский район	к началу навигац.	. 20	К началу навигац.	.	55
Котласский „	„ „ „	. 59	„ „ „	.	33
Устюжский „	„ „ „	. 88			

По переписи, произведенной в ноябре 1918 г. судов в Волжском бассейне было следующее количество:

Товаро-пассажирск. теплоходов — 52 шт. с суммарной мощностью 12.130 эф. сил.

Буксирных теплоходов—138 в 9465 эф. сил.

Товаро-пассаж. судов с паровыми машинами 1.191 мощностью 72.223 л. с.

Комиссариатом Продовольствия было заявлено к вывозу первым рейсом следующее количество хлебных грузов:

Из Самарской губернии . . .	5.000.000	пуд.
» Казанской » . . .	5.520.000	»
» Саратовской » . . .	780.000	»
во вторую очередь .	1.020.000	»
» Вятской губ. » » .	5.500.000	»
» Астрахани рыбы во 2 ю оч.	3.000.000	»
» Владимиров. соли во 2-ю оч.	7.000.000	»
Всего соли за навигацию предполагается вывезти	56.000.000	»

Кроме продовольственных грузов были заявлены к перевозке в значительных количествах лесные материалы, железо, хлопок и цемент.

Суммируя все эти количества, получается грузов для перваго рейса около 40 милл. пуд., к этому количеству необходимо еще прибавить около 10 милл. пуд. грузов местных учреждений. Следовательно всех грузов для первого рейса нужно считать около 50 милл. пуд.

Для пополнения перевозки потребуется в среднем 250 буксирных пароходов и 600 барж, этот тоннаж у Главода имелся в избытке, но дело за топливом. По последним данным Волжского Областного Управления в его распоряжении имеется в настоящее время сухих дров лишь 8.000 пятериков и из заготовленных в зимнее время Волжским Областным Управлением 140 т. куб. саж. сырых дров, подвезено к берегам сплавных рек лишь 102 т. куб. саж.,

для сплава и подвоза которых на линию потребуется продолжительное время. В виду этого первый рейс необходимо будет проработать на жидком топливе, которого потребуется для 250 пароходов в течение первых 30 дней навигации, считая для каждого парохода в среднем в сутки 300 п. мазута, 3.750.000 пуд. и на смазку 250.000 пуд. а всего 4.000.000 пудов мазута.

Кроме того, для работы в последующее навигационное время пароходами на дровяном топливе и часть на жидком потребуется мазута на смазку и топлива 4 милл. пуд. и для теплопароходов натурала—1.500.000 пуд. не считая судов, находящихся в распоряжении военных властей и пароходов, которые работая на дровах, по открытии навигации будут заняты перевозкой лесных материалов.

Следовательно, для выполнения минимальной программы перевозок водному транспорту необходимо было бы отпустить 6.600.000 пуд. жидкого топлива.

При распределении остатка жидкого топлива на май—июнь флоту на всю навигацию отпущено всего лишь 1.400.000 пуд., т.-е. 21% минимальной нормы, так как полная потребность флота в жидком топливе не 6 милл. пуд., а 15 — 18 милл. пуд. (в 1916 году израсходовано 56 милл. пуд., 1917 г. — 42 милл. пуд. и в 1918 г. — 20 милл. пуд.).

Подробно обсудив выяснившееся катастрофическое положение с топливом для флота Волжского бассейна междуведомственное совещание единогласно постановило: «В виду грозящей опасности остановки движения флота в самый важный полноводный период навигации из за выразившегося недостаточного отпуска жидкого топлива, а также признавая, что в предстоящую навигацию водный транспорт вследствие полного разстройства железных дорог является главным регулятором всей хозяйственной жизни Российской Социалистической Федеративной Советской Республики необходимо произвести перераспределение имеющихся запасов жидкого минерального топлива, обеспечив в первую очередь и в полной мере нужды, именно водного транспорта, для чего поручить Главоду немедленно возбудить ходатайство перед председателем В. С. Н. Х. о перераспределении и об отпуске Главоду необходимых 6.500.000 пуд. и о забронировании их на нужды флота. Кроме того, Главлеском должен из заготовленных им дров в первую очередь обеспечить в полной мере нужды водного транспорта сухими дровами».

Конечно, эта резолюция только—благое пожелание и никаких реальных результатов дать не могла, так как дать

такое количество нефтетоплива флоту, значит остановить или жел. дороги, или электрические станции и водопроводы.

Закон о принудительном направлении грузов с железных дорог на воду, изданный в спешном порядке по телеграфу 10 апреля 1917 года, до сих пор не пересмотрен, а между тем закон этот давно уже нуждается в коренном пересмотре. Достаточно в этом отношении указать хотя бы на следующую аномалию. Согласно этого закона груз, принятый железной дорогой, идет до станции назначения по одним документам (накладной), составляемым на станции отправления вне зависимости от того, будет ли он один или пять раз во время этого пути передан на воду. Совершенно другое положение, когда груз сначала идет водой, а затем попадает на жел. дорогу: в этом случае отправитель обязан в пункте перевалки с воды на железную дорогу составлять новый документ на следование груза дальше по железной дороге.

Неудобство этого порядка слишком очевидно, чтобы на нем больше и не останавливаться, тем более, что и в настоящее время и железные дороги и флот составляют собственность государства.

Декретом Совета рабоче-крестьянской обороны 15 марта с. г. на время текущей навигации весь наличный к 1 марта состав рабочих и служащих речного и морского флота, все рабочие и служащие, занятые по ремонту судов, разработке и вывоза топлива для флота считаются призванными на действительную военную службу.

Вероятно, придется то же самое сделать и с грузчиками и с возчиками на перевалочных пунктах, чтобы перевалка была обеспечена рабочей силой, если будут совершаться водные перевозки, в чем приходится очень сомневаться.

К сожалению, до сих пор и вопрос о взаимоотношении Комиссариата Путей Сообщения и Главода еще не урегулирован и это самым отрицательным образом влияет на согласованность смешанных железнодорожно-водных перевозок, вызывая междуведомственные трения и недоразумения.

Выводов я делать не буду. Цель моего доклада — об'ективно осветить положение нашего транспорта, чтобы установить, на что можно рассчитывать в этом отношении в самое ближайшее время.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

Введение 3
Война 1914 г.; форсировка работы жел. дор. 5
Подвижной состав 8
Обезпечение жел. дор. металлами и топливом 15
Финансовое состояние жел. дор. сети 24
Управление жел. дорогами. 26
Работа жел. дор. сети. 32
Гужевой и автомобильный транспорт 36
Водный транспорт 38

Новые издания Совета Всероссийских Кооперативных С'ездов.

С. Н. ПРОКОПОВИЧ. Кооперативная организация мелкого кредита	3 р. 50 к.
Проф. В. Ф. ТОТОМИАНЦ. Сельско-хозяйственная кооперация. Изд. 4-е исправл. и дополн	20 „ — „
С. Н. ПРОКОПОВИЧ. Война и народное хозяйство. Изд. 2-е дополн.	18 „ — „
С. Н. ПРОКОПОВИЧ. Кооперативное движение в России. Его теория и практика. Изд. 2-е	24 „ — „
С. Н. ПРОКОПОВИЧ. Кооперативные товарищества и их классификация	4 „ 50 „
К. М. ТАХТАРЕВ. Значение сотрудничества в общественной жизни	1 „ 50 „
З. С. КАЦЕНЕЛЕНБАУМ. Мелиорации, мелиоративные товарищества и мелиоративный кредит в России. Изд. 3-ье переработ.	22 „ 50 „
А. Е. КУЛЫЖНЫЙ. Кооперативный сбыт продуктов сельского хозяйства. Изд. 3-е расширен. и допол.	10 „ — „
А. В. ЧАЯНОВ. Краткий курс кооперации	5 „ — „
А. В. ЧАЯНОВ. Основные идеи и формы организации крестьянской кооперации (печат.)	
Е. С. ЛУРЬЕ. Кооперация и страховое дело	10 „ — „
Е. С. ЛУРЬЕ. Центральный и областной кооперативный банк. Изд. 2-е.	10 „ — „
ДМ. ИЛИМСКИЙ. Сибирская кооперация и Московский Народный банк. Изд. 2-е.	10 „ — „
З. ФРЕНКЕЛЬ. Волостное самоуправление, его задачи и взаимоотношения с кооперацией (печат.)	
В. М. БЕНЗИН. Хлебный экспорт России (печат.)	
„Картофель и Кооперация"—Сборник статей под редак. В. А. Перелешина (печат.).	
А. А. НИКОЛАЕВ. Годэн и его значение в истории производительной кооперации	6 „ — „
Г. П. ПЕТРОВ. Промысловая кооперация и кустарь (печат. 2-е изд.).	
Л. Г. ВАСИЛЬЕВСКИЙ. Руководство по счетоводству для промысловых кооперативов. Часть I. (Под редакцией и с предисловием Г. П. Петрова).	25 „ — „
И. Ф. ТРАПЕЗНИКОВ. Операции кредитных товариществ (печат. 2-ое изд.).	
И. З. ГРАБАРЬ. Для чего надо охранять и собирать сокровища искусства и старины	3 „ — „
Н. И. РОМАНОВ. Как устраивать местные музеи	15 „ — „
Вопросы ревизии и инструктирования кооперативов. Труды II и III Инструкт. С'езда	20 „ — „
СБОРНИК статей по кооперативному праву. (Печат.)	
В. А. КИЛЬЧЕВСКИЙ. Учитель и кооперация	2 „ 50 „
Н. Н. ИОРДАНСКИЙ. Культурно-просветительная деятельность коопер. союзов и объединений.	21 „ — „
„ПРОСВЕЩЕНИЕ И КООПЕРАЦИЯ". Сборник статей по вопросам культ.-просв. деятельности. Вып. II.	8 „ — „
„ВЕСТНИК КООПЕРАТИВНЫХ СОЮЗОВ." Сборник статей по союзному кооперативному строительству. Вып. II.	40 „ — „
ЮРИДИЧЕСКИЙ СПУТНИК КООПЕРАТОРА. Вып. I.	6 „ — „

С требованиями обращаться в книжный склад Совета Всеросс. Кооперативн. с'ездов: **Москва**, Бол. Молчановка, 18.

В Петрограде издания Совета В. К. С. можно получать в Отделении Центр. Кн. Скл. Т-ва „Кооперативное Издательство": Стремянная, 6.

Цена 6 руб.


2015147577