

Михайлов Иван Диомидович

**Транспорт. Его современное
состояние**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 33
ББК 65
И17

И17 **Иван Диомидович М.**
Транспорт. Его современное состояние / Михайлов Иван Диомидович – М.:
Книга по Требованию, 2022. – 50 с.

ISBN 978-5-519-96888-1

ISBN 978-5-519-96888-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

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 возрастать 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 Министерства Путей Сообщения еще и до войны пыталось

возместить увеличением подъемной 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 бесполезного простоя паровозов во время отдыха бригады-хозяина; удлиняются 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 среднего, что от 20% до 25% всего наличного паровозного парка было в возрасте от 40 до 45 лет *), а увеличение подъемной 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 злоеющие 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 эксплуатации железных дорог, взаимоотношения железнодорожной администрации и начальников военных сообщений театра войны и заведующих передвижением войск в тылу никому не были известны до момента объявления мобилизации, так как «Положение о полевом управлении войск», в военное время вышло лишь на второй день по объявлении 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 отправлениях 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 большого подвижного состава, хотя бы только паровозы.

	На 8 апреля.	На 15 апреля.	На 15 марта.
Состояло в <u>наличии</u> <u>паровозов</u>	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 лень не оккупленную никаким под'емом механизации труда. Целые мощные железнодорожные единицы, железнодорожные мастерские 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 индивидуальной 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 добыwania хлеба. Лишь в последнее время на этот вопрос обращено внимание и обеспечение 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.	<i>W</i>
» 1917 »	1	»
» 1918 »	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.	<i>W</i>
» 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 класных, с эвакуацией из Риги за первые шесть месяцев 1918 г. изготовил всего 1918 товарных вагонов, за вторую половину 350 товарных и 25 класных вагонов.

Русско-Балтийский завод, выпускавший ежегодно до шести тысяч товарных и трехсот класных 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 Нижнего 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 мастерские в Курске «вследствие громадного 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