

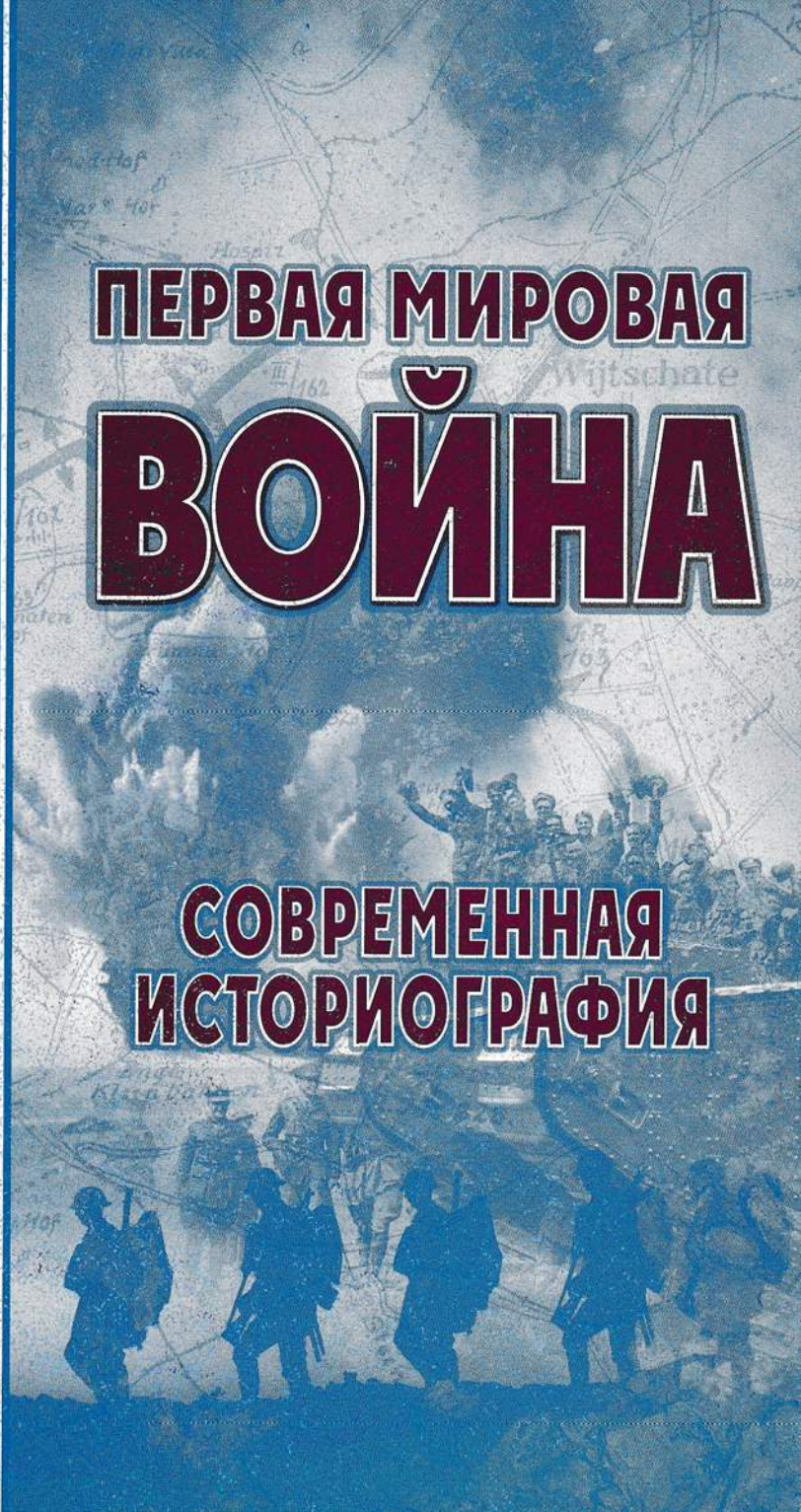


ИНСТИТУТ НАУЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ
ПО ОБЩЕСТВЕННЫМ НАУКАМ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК
(ИНИОН РАН)

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ

ВОЙНА

**СОВРЕМЕННАЯ
ИСТОРИОГРАФИЯ**



Хейвуд А.
ИСКРА РЕВОЛЮЦИИ?
ДЕЗОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ЦАРСКАЯ РОССИЯ В ВОЙНЕ,
ИЮЛЬ 1914-МАРТ 1917
(Реферат)

Ref. ad op.: Heywood A. Spark of revolution? Railway disorganization, freight traffic and tsarist Russia's war effort, July 1914 - March 1917 // Europe-Asia studies. - Glasgow, 2013. -Vol. 65, N4. -P. 753-772.

Статья А. Хейвуда, профессора Университета Абердина, открывается утверждением министра путей сообщения Российской империи А.Ф. Трепова, который, выступая в Совете министров в феврале 1916 г., утверждал, что никакого расстройств транспортной системы в стране нет. Общественные жалобы в отношении функционирования железных дорог в военное время поступали в «высшие инстанции» еще с зимы 1914-1915 гг., однако министр объяснял критику завышенными требованиями к работе железных дорог, которые они не в состоянии были удовлетворить (с. 754). А. Хейвуд ставит перед собой цель определить взаимосвязь между начавшейся в 1917 г. революцией и транспортной разрухой военного времени. Для этого он считает необходимым проверить заявления о существовании в годы войны проблем с транспортом и сделать выводы об эффективности работы железных дорог.

Вместе с тем А. Хейвуд оговаривается, что формат статьи не позволит ему ответить на вопрос о том, до какой степени проблемы на железных дорогах явились причиной военно-политического крушения Российской империи в 1917 г. Главную свою задачу он видит в том, чтобы прояснить состояние железнодорожного сообщения в период между началом войны и Февральской революцией, определить, увеличился или уменьшился в указанный период объем железнодорожных перевозок. По мнению Хейвуда, именно этот вопрос долгое время историками не ставился.

Среди источников, используемых автором, - ежегодные отчеты о железнодорожных перевозках и финансовые отчеты, с помощью которых он составил статистическую таблицу, позволяющую сделать вывод об активности и объемах железнодорожных перевозок за каждый

год с января 1913 по декабрь 1916 г. включительно. Такой подход, считает Хейвуд, позволит увидеть, действительно ли расстройство железных дорог явилось крупной проблемой в военные годы (с. 755). Автор работал в РГИА в Санкт-Петербурге, обращая особое внимание на дела, связанные с Министерством путей сообщения (МПС).

А. Хейвуд стремится выяснить, какой объем грузовых перевозок обеспечивали государственные железные дороги, регулярно функционировавшие в 1913-1916 гг., какова была действительная производительность последних как с точки зрения веса грузов, так и расстояний, на которые их перевозили.

Он отмечает, что на всех железных дорогах Российской империи велся скрупулезный учет статистики, которая передавалась в Министерство путей сообщения в виде «ежедневных, двухнедельных, ежемесячных, годовых и прочих отчетов» (с. 756). Каждая станция ежедневно предоставляла отчеты о количестве погруженных и разгруженных грузовых вагонов, весе поездов, их маршрутах и размерах с точки зрения количества вагонов и вагонных осей. Однако, как выяснил Хейвуд, все данные, кроме годовых, считались предварительными и огромные усилия затрачивались служащими каждой железной дороги, чтобы проверить и откорректировать многочисленные статистические данные для финального годового отчета. В мирное время железнодорожная статистика собиралась в двух взаимосвязанных целях: для отслеживания эффективности сообщения с целью составления бюджета и планов инвестиций на будущее (компетенция МПС) и для отслеживания доходов и расходов с целью обеспечить доходность (компетенция Департамента железнодорожных дел Министерства финансов). Несмотря на требования военного времени и нехватку рабочей силы, отмечает Хейвуд, этот процесс продолжался непрерывно и без структурных изменений вплоть до середины 1917 г.

Признавая, что собранные им данные могут быть неполными и неточными, Хейвуд тем не менее считает их репрезентативными для создания «статистической картины» грузоперевозок (с. 765). Учитывая вышесказанное, необходимо признать, полагает автор, что в период 1913-1916 гг. имел место несомненный рост объема грузоперевозок, за исключением 1914 г., когда большинство регулярных грузоперевозок были приостановлены па время мобилизации. По сравнению с 1913 г. объем грузоперевозок в 1915 г. увеличился, по данным Хейвуда, на 10% и оставался на этом же уровне в 1916 г. Рост при этом был достигнут без

увеличения протяженности сети железнодорожного сообщения.

Автор не отрицает, что в исследуемом им вопросе остается еще много «белых пятен». В частности, считает он, данные о «пудах и верстах» за 1916 г. и первую половину 1917 г., если они сохранились, могли бы значительно приблизить историков к ответу на вопрос, когда именно начался кризис железнодорожных перевозок, охвативший Россию в 1917-1920 гг. (с. 765). Также, по мнению автора, требуется более глубокое изучение того, как именно разруха на железных дорогах способствовала военно-политическому крушению Российской империи. Вместе с тем Хейвуд с уверенностью констатирует, что расстройство железных дорог не могло быть причиной проблем с поставками, которые «подогрели» Февральскую революцию. Собранные им данные демонстрируют, что железные дороги в военное время переживали этап роста; это противоречит бытующим представлениям об их широкомасштабном расстройстве.

А. Хейвуд полагает, что источником трудностей явилась неспособность железных дорог справиться со все возрастающими потребностями в перевозках. Однако этот вопрос, по мнению автора, был в области компетенции не железных дорог, но правительства. В связи с этим в конце статьи Хейвуд формулирует новую проблему для дальнейшего исследования: почему правительство не сумело помочь железным дорогам справиться с растущим спросом на перевозки, ограничив их возможности?

Т. К. Сазонова