

Речной транспорт Волжского бассейна накануне Первой мировой войны

В статье рассматривается начальный этап развития речного транспорта бассейна реки Волги. Основное внимание уделено хозяйственным и кадровым аспектам состояния речного транспорта накануне Первой мировой войны. Выясняются причины, по которым речной транспорт Волжского бассейна не справился с задачами военного времени.

Ключевые слова: речной транспорт, пароход, пароходная компания, грузооборот, военное снабжение, река Волга, Первая мировая война.

Природные условия России предопределили исключительную роль речного транспорта в развитии страны и ее экономики. Неоспоримым достоинством речного транспорта всегда являлась его дешевизна. До войны, например, перевозка тонны груза на расстояние 1300 км при движении вверх, т. е. против течения воды, обходилась в 4 раза дешевле, чем по железной дороге, а при расстоянии более 2200 км – даже в 5 раз¹. Крупнейшим водным бассейном Российской империи являлся Волжский. Волжский бассейн занимал лидирующую позицию как по протяженности водных путей, так и по количеству перевозимых грузов. В 1913 г. по всем рекам России ходило 5556 паротеплоходов и 24 141 несамоходных судов².

История Волжского пароходства началась с того, что 2 июля 1843 г. Государственный совет, рассмотрев записку инженера П.П. Мельникова о свободе русского пароходного предпринимательства, принял решение о введении на судоходных реках России буксирного пароходства. На Волге стали создаваться частные коммерческие пароходства. Количество судов ежегодно увеличивалось, и к началу 1840-х годов группа крупных капиталистов, владельцев

паровых и непаровых судов, решила основать на Волге судоходное общество. 7 сентября 1843 г. указом Николая I было образовано Пароходное общество «По Волге». У его истоков стояли иностранец Д. Кейли и два его русских компаньона – купцы М. Кириллов и Д. Полежаев. Первый пароход пайщики заказали в Голландии и после сборки нарекли «Волгой». С 1846 г., когда были куплены первые пароходы за границей и доставлены на Волгу, начались транспортные перевозки. Грузы (лес, продукты сельского хозяйства, строительные материалы) везли на баржах, буксируемых судами «Волга», «Самсон» и «Геркулес». Центром судостроения на Волге стал Нижний Новгород: крупные судостроительные предприятия были открыты в окрестностях города – в Молитовке, селе Бор. Речной флот послужил толчком к развитию судостроения и судоремонта в Череповце и Рыбинске, Костроме и Городце, Казани и Симбирске, Самаре, Саратове, Астрахани.

Топливом для пароходов до 1880-х годов служили дрова и каменный уголь, пока на смену им не пришел мазут. Судовладельцы сразу оценили преимущества нефтяного топлива, потому что оно занимало мало места на судне и позволяло экономить в связи с сокращением штата кочегаров.

В 1907 г. на Гороховецком судостроительном заводе была построена крупнейшая в мире нефтеналивная баржа «Марфа Посадница» длиной 172 м, шириной 24 м, высота борта составляла 3,85 м, а грузоподъемность – 9150 тонн. Ее появление историки речного флота до сих пор квалифицируют как настоящий переворот в баржевом судостроении. Постройка баржи стала техническим воплощением идей одного из крупнейших судостроителей и судовладельцев России, Д.В. Сироткина, и была с честью выполнена. «Марфа Посадница», наполненная почти 10 тысячами тонн нефти, имея почти плоское днище, уверенно и быстро шла по мелководью, ее закругленный нос представлял минимальное препятствие для течения, поэтому баржу мог легко буксировать самый обычный, не слишком мощный пароход. Узнав о «Марфе Посаднице», к Сироткину обратились братья Нобель, владельцы одной из ведущих в России и Европе по добыче, переработке и транспортировке нефтепродуктов компаний, с просьбой разрешить их инженерам исследовать работу судна в рейсе. Результаты оказались блестящими. Вскоре «Товариществом Братьев Нобель» на Мордовщиковской верфи (ныне Окская судовой верфь) была заказана целая партия барж этого типа³.

Знаменательной вехой в истории судоходства стало появление первых пассажирских теплоходов постройки Коломенского

завода по заказу общества «Кавказ и Меркурий». Не отставали и буксирные теплоходы. Пароходы, казавшиеся воплощением мощности, развивали скорость до 35 верст по течению, и можно было только поражаться, какой колоссальный груз они могли буксировать⁴.

Речной транспорт дореволюционной России был одним из основных и самых востребованных видов транспортного сообщения, развитым на очень высоком уровне, и представлял собой сложный производственный комплекс, состоявший из флота, водных путей, пристаней и судоремонтных мастерских. Общая протяженность водных путей России к началу войны составляла 386 200 км, их них сухоходных – 93 900 км⁵.

Обслуживанием этого огромного речного хозяйства были заняты десятки тысяч работников различных специальностей и уровней подготовки. В то же время специально организованной подготовки кадров для речного транспорта не велось. Капитанами, их помощниками, машинистами становились чаще всего иностранцы. Были они и среди команды, но довольно быстро поднимались из матросов до высоких должностей⁶.

Требования к командному составу были изложены еще в 1781 г. в «Уставе Купеческого водоходства по рекам, водам и морям» (гл. II), который разрешал работу на судах «корабельщиков или судовщиков, кормчих или штурманов и лотцов, знающих ход реки и вод, глубины тех рек или вод, по коим им вести корабль»⁷.

В договоре волжского «Товарищества торговли и пароходства М.Е. Башкирова» с капитаном буксирного парохода «Минск» И.И. Кремневым прописано требование «соблюдать всегда и во всем интересы Товарищества, повсюду охранять его права», но уволить капитана можно было «во всякое время» за «неисправности и нерадение»⁸.

Жизнь обычного водника в разных ее аспектах представляла собой довольно печальное зрелище. «Непривычный человек может упасть в обморок в этом помещении, которое насквозь пропитано сыростью и плесенью, в атмосфере зловонных испарений, идущих от трюмных вод. Здесь царит постоянная непроглядная тьма: окна, если они и имеются, тщателью законопачиваются, так как дождь и брызги речных волн хлещут прямо в окно... О более или менее совершенной вентиляции не может идти и речи. Железные стены парохода не пропускают воздуха, а единственный путь сообщения с внешним миром – люк – наглухо закрывается самими же матросами во избежание холода... Трюм отапливается паром, но, при полном отсутствии регуляторов, неизбежны резкие колебания температуры, начиная от накаливания трюма и кончая полным его охлаждением...»⁹.

Не удовлетворяли самым минимальным требованиям санитарии и гигиены и обычные постройки – деревянные дома, предназначенные для жилья судовых команд в затонах. «Квартиры рабочих не имеют сеней, а открываются прямо на улицу. Воздух то... насыщен водяными парами... то чрезмерно сух вследствие усиленного накаливания печей. Переполнение помещений доходит до того, что воздух в комнате становится невыносимо тяжел, и сами обитатели квартир выдергивают мох из сруба и образуют большие щели у своего изголовья. При таких условиях ночью царит невыносимый холод»¹⁰.

Кабальная система труда обуславливалась бесправным положением, забитостью, отсутствием государственных законоположений, в которых хотя бы формально защищались интересы рабочего-водника. Судовладельцы расходовали рабочую силу самым расточительным образом, имея в резерве колоссальную армию труда. Вахты несли в две смены, по 12 часов. При этом только вахтами рабочее время судовых рабочих не ограничивалось, часто оно продолжалось до 18 часов в сутки: «На рабочего наваливают массу дел, от которых он не может отказываться ни в какое время дня или ночи. Во время нагрузки, грузки, перегрузки, отлива воды, загрузки дров, переводки судов никто ни под каким предлогом отказываться права не имеет. Таково правило»¹¹.

Хозяева широко пользовались этим правилом, которое они внесли в договор найма, совершенно не признавая право рабочего на отдых. Не считаясь с необходимостью поспать хотя бы немного после рабочего дня, команды для погрузки и разгрузки назначались на всех промежуточных станциях. Судовладельцам незачем было держать штат грузчиков, сами матросы за ничтожную плату выполняли эту работу¹².

Судовладельца не интересовало сохранение этой ценной рабочей силы. Вот, например, как характеризовал положение водников санитарный врач: «Спали кочегары на полах, шириною в доску. Надо быть очень утомленным, чтобы заснуть на этих узких и коротких нашествиях, причем в ближайшем соседстве с паровой топкой. Из-за скученности и грязи в жилых помещениях, отсутствия вентиляции многие рабочие и матросы болели кожными и желудочно-кишечными болезнями, нередко были на судах эпидемические заболевания, уносившие много жизней»¹³.

Десятки миллионов пудов разных товаров, которые шли по рекам России, переносили с берега на суда и обратно десятки тысяч грузчиков, работавших в горячее время по 16–17 часов в сутки. Только на Волге грузчиков было более 35 000, причем каждый из

них перетаскивал на спине за день от 300 до 800 пудов, поэтому после нескольких лет такого непосильного труда здоровый человек становился калекой. В ряду заболеваний первое место по количеству больных занимал брюшной тиф, имевший благодатную почву для развития в связи с употреблением загрязненной сырой воды, которую не кипятили ради экономии. Далее следовали другие желудочно-кишечные заболевания, кожные болезни, причиной которых были антисанитарные условия жизни. Но особенно сильно страдали рабочие от несчастных случаев, возникавших из-за преступного отношения судовладельцев к обеспечению техники безопасности на судах¹⁴.

Судостроением и судоремонтом занимались крупные заводы, такие как Сормовский, Коломенский, Ижорский и другие, но большую часть судоремонтных предприятий составляли мелкие кустарные мастерские, технически очень слабо оснащенные. Речных портов в России не было. Загрузка и разгрузка судов осуществлялись у причалов, представлявших собой небольшие участки необорудованного берега, находящиеся во временном пользовании судовладельцев. Грузы здесь хранились на деревянных настилах или прямо на земле. Простейшие причальные устройства и склады имелись только в некоторых крупных городах. Перегрузочные работы производились обычно вручную, что требовало значительного времени и увеличивало простои.

Основными грузами на речном транспорте были нефть (32% грузооборота), лес (25,8%) и зерно (17,2%). Нефть и нефтепродукты перевозились в основном по Волге и ее притокам, причем из 10,3 млн т нефти, добывавшейся в 1913 г. в стране, 5,3 млн т перевозил речной транспорт. Лес доставляли по Волге, Каме, Вятке, а также рекам Севера и Северо-Запада. Потоки хлебных грузов шли из пунктов Волги через Мариинскую систему и далее в Петербург, а также по Дону на Ростов и по Днепру до Херсона. Из Петербурга и Херсона часть хлеба отправлялась на экспорт. Из общего грузооборота речного транспорта 94,3% приходилось на европейские бассейны (в том числе Волжско-Камский – 70,6%). По Ангаре, Енисею, Лене и другим рекам Сибири и Средней Азии перевозили всего несколько тысяч (иногда сотен) тонн за навигацию (5,7%).

Начало XX в. ознаменовалось весьма важным событием в мировом судоходстве, когда Россия в очередной раз заявила о себе как о крупной судостроительной державе: на построенном Сормовским заводом нефтеналивном судне «Вандал» были установлены двигатели внутреннего сгорания, работавшие на нефти вместо керосина. В 1903 г. первый в мире теплоход вышел в рейс. На следующий год

был готов «Сармат» – второй теплоход, значительно усовершенствованный по сравнению с «Вандалом». Затем по Волге пошли первый в мире буксирный теплоход «Мысль», пассажирский колесный теплоход «Урал» и, наконец, знаменитый винтовой теплоход «Бородино». Однако на речном транспорте в те годы не было единых условий перевозок, общих тарифов. Каждый судовладелец устанавливал их по своему усмотрению, что сыграло негативную роль в военные годы.

Если к использованию во время войны железнодорожного транспорта правительство и готовилось, хотя бы в мобилизационный период, то подготовки к использованию водного транспорта не было никакой, поэтому водный транспорт во время войны в достаточной степени использован не был. В годы Первой мировой войны развитие речного транспорта в стране практически приостановилось, если не считать работ по реконструкции некоторых водных путей. Флот с 1916 г. не ремонтировался, строительство судов прекратилось. Грузооборот ежегодно снижался и в 1917 г. составлял лишь 53% довоенного уровня¹⁵.

Россия владела лучшим в мире речным флотом, но не имела ни одного порта, располагавшего техникой и механизмами. Все погрузочно-разгрузочные работы выполнялись вручную. Происходила разгрузка так: два грузчика взваливали на спину третьему тяжелый тук, с которым он поднимался из трюма на лестницу, проходил по мосткам, заходил на дебаркадер, вновь спускался по сходням, рискуя ежеминутно зацепиться, поскользнуться или выйти из равновесия от столкновения с идущими навстречу людьми¹⁶.

Начавшаяся война внесла коррективы в состав водников. Основная часть ремонтников и речников была мобилизована в армию. Освобождение от военной службы получили только командиры, машинисты, помощники машинистов, лоцманы и штурвалы. В связи с массовой мобилизацией сельского населения пополнение рабочей силы, особенно грузчиков, резко сократилось. Более того, в годы войны водники массами уходили в другие сферы производства по причине чрезвычайно низкой заработной платы. В 1916 г. были нередки случаи, когда суда не могли выйти в рейс из-за отсутствия команд. Недостаток грузчиков сильно влиял на погрузо-разгрузочные работы¹⁷.

Не всем война приносила страдания, нищету и голод. Крупных судовладельцев она обогащала. Вследствие большой загруженности железных дорог перевозки на водном транспорте значительно возросли. К 1916 г. средние фрахты на Волге возросли

по сравнению с 1911 г. в 5 раз, соответственно этому увеличились и прибыли пароходчиков, достигнув небывалых размеров¹⁸.

Судовладельцы требовали от правительства освобождения от мобилизации в армию рабочих и служащих водного транспорта и добились этого. Вопреки ожиданиям заметного притока рабочей силы не последовало. Комплектование судовых команд к навигации 1916 г. шло с большим трудом, к марту многие пароходные общества имели одну треть необходимого состава рабочих. Недостаток судовых рабочих ощущался в течение всей навигации 1916 г. Перспектива на следующий год была еще более мрачной.

В 1916 г. в связи с полным расстройством железнодорожного и водного транспорта был создан особый Центральный междуведомственный распорядительный комитет по водным перевозкам, которому формально были предоставлены довольно широкие полномочия. Основные задачи комитета – обеспечение перевозки основных воинских грузов, их упорядочение путем составления планов и установления очереди отправления грузов в зависимости от срочности их поставки, распределения их между судоходствами, установления твердых цен за перевозки, равно издание общих предписаний по указанным вопросам, увязывание водных перевозок с железнодорожными. Также в его обязанности входила помощь судовладельцам в постройке и ремонте судов. Однако существенного изменения ситуации с перевозками, как того хотело правительство, не произошло: во-первых, Положение об этом комитете было утверждено лишь 17 января 1916 г., т. е. спустя полтора года с начала войны, во-вторых, члены комитета не хотели или не смогли умирить аппетиты судовладельцев, поднявших цены за провоз грузов¹⁹.

Протяженность водных путей почти в 4 раза превышала протяженность железнодорожных, в 10 раз – дорожных, при этом годных для судоходства путей было немногим более половины. Однако правительство водный транспорт и судоходные пути в мирное время к войне не готовило, ибо прецедентов речных войн мировая история не знала. Во время Первой мировой войны возникла необходимость использования рек для армейских перевозок, так как во фронтовых условиях они являлись идеальными путями сообщения, особенно в период распутицы. При проводке караванов требовалась их охрана от попыток неприятеля перекрыть движение грузов. Кроме этого, владение рекой давало возможность проводить фланговые обстрелы противника, высадки десантов и другие операции²⁰.

Поскольку протяженность водных путей сообщений страны к началу войны составляла более 150 тыс. км, не использовать

такие возможности было просто недопустимо. Но государство все средства направляло на войну, водному хозяйству доставались лишь остатки. Так, при общих расходах на военные нужды в сумме 41,4 млрд руб. на оборудование водных и железнодорожных путей было выделено только 79,7 млн руб. (0,02%)²¹. Говорить в данной ситуации о мероприятиях, оперативное проведение которых позволило бы усилить позиции России в предстоящей войне, когда предстояли переброски огромных масс личного состава, вооружения, продовольствия и топлива на значительные расстояния в самые кратчайшие сроки, просто не приходится.

Расстройство водных путей во время войны и значительное их недоиспользование главным образом объясняется ухудшением эксплуатации речного флота, происшедшей в связи с мобилизацией командного состава, невозможностью получения материалов для ремонта, острым недостатком топлива, ушедшего на нужды армии, и, конечно, распыленностью судовых средств между отдельными пароходствами при полном отсутствии планов перевозок. Образовалась значительная диспропорция между потребностями в перевозках и возможностями их совершения. Даже падение грузооборота не позволило водному транспорту справиться со сниженными потребностями. А поскольку перевозки были результатом соглашений с судовладельцами, это обстоятельство еще более усугубляло положение.

Попытки использовать водный транспорт в войне со стороны правительства все же были. 17 января 1915 г. военное ведомство в лице Генерального штаба по ходатайству Главного военно-технического управления разместило заказы на постройку речных бронированных кораблей. В 1917 г. военное ведомство на водных путях России располагало 9 канонерскими лодками, 18 катерами-разведчиками, 30 броневыми лодками, 30 разъездными катерами. Завершали этот скромный перечень 720 самоходных понтонов и 32 шлюпки-тральщика²². Очевидно, что при таком количестве средств водного транспорта ни о каком полноценном обеспечении боевых действий на реках не могло быть и речи.

Таким образом, Первая мировая война кардинально изменила условия работы всех видов транспорта, появился новый его потребитель – вооруженные силы. Именно он резко изменил картину нормального грузооборота как в количественном, так и в качественном отношении. Со всей остротой встал вопрос о наличии глубоких противоречий между интересами частных судовых компаний и государственной необходимостью. Нежелание императорского и Временного правительств даже в малой степени нарушить интересы

судовладельцев и большая раздробленность водного хозяйства по отдельным собственникам сделали невозможным его использование в военное время.

Подготовка водного транспорта к двойной работе по обслуживанию фронта и тыла в России до войны не велась. Обеспечение перевозок вооруженных сил фронта осуществлялось за счет значительного сокращения перевозок тыла, что привело к еще большему обострению и углублению противоречий в разоренной войной стране. Призыв рабочей силы в армию, лишение мастерских рабочих материалов, недостаток топлива окончательно обескровили водный транспорт.

Господство ручного труда на водном транспорте и отсутствие промышленной базы для строительства новых средств водного транспорта в период, предшествовавший войне, обрекли водников на медленные темпы строительства и привели к загромождению тылов огромным количеством строительных рабочих.

Ввиду своей полной неготовности к войне водный транспорт не сыграл своей роли в деле помощи и разгрузки железнодорожного транспорта, значительная часть которого была сосредоточена на перевозке воинских грузов. Его мощностей было недостаточно для тех требований, которые предъявляла война с ее огромными армиями и материальными ресурсами.

Использование даже имеющегося транспорта проводилось чаще всего стихийно, при отсутствии единого перевозочного плана. Согласование перевозок с владельцами судов отнимало значительное время, факторы внезапности, оперативности и скрытности при переброске войск теряли свою актуальность.

Совокупность всех вышеперечисленных причин помешала правительству организовать работу речного транспорта в условиях войны, что существенно снизило его роль в обслуживании фронта и тыла. Речной транспорт, как и вся Россия, испытания войной выдержал ценой огромных потерь.

Примечания

¹ Состояние водного транспорта СССР. М., 1933. С. 8.

² Речной транспорт СССР: 1917–1957 гг. М., 1957. С. 11.

³ Завод Нижегородский теплоход: время строить флот. СПб., 2011. С. 17.

⁴ *Спакович Н.А.* Волжская речная флотилия // Гражданская война в России: Борьба за Поволжье. М., 2005. С. 143.

⁵ *Васильев Н.Г.* Транспорт России в войне 1914–1918 гг. М., 1939. С. 27.

- ⁶ *Миндовский В.А.* К 100-летию Волжского пароходства. Буй, 1920. С. 12.
- ⁷ Устав купеческого водохозяйства по рекам, водам и морям. М., 2012. [Репринт 1781 г.]
- ⁸ Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. 2444. Оп. 1894. Д. 57. Л. 4.
- ⁹ *Канель В.Я.* Судорабочие и судовладельцы: К вопросу об условиях труда в бассейне Волги. М., 1906. С. 29.
- ¹⁰ Там же. С. 32.
- ¹¹ Там же. С. 33.
- ¹² Там же.
- ¹³ *Ципоруха М.И.* Волга и волгари в истории России. М., 2013. С. 154, 155.
- ¹⁴ Большая Волга [Нижний Новгород]. 1887. 1 авг.; 4 авг.
- ¹⁵ *Клаус Р.* Война и народное хозяйство России: 1914–1917 гг. М.; Л., 1926. С. 117, 118.
- ¹⁶ *Канель В.Я.* Указ. соч. С. 35.
- ¹⁷ *Васильев Н.Г.* Указ. соч. С. 119.
- ¹⁸ Водный транспорт. 1927. № 11. С. 436.
- ¹⁹ *Васильев Н.Г.* Указ. соч. С. 120.
- ²⁰ *Черников И.И.* Речной флот военного ведомства в 1915–1917 гг. // Гангут. 2000. № 23. С. 110.
- ²¹ *Клаус Р.* Указ. соч. С. 12.
- ²² *Черников И.И.* Указ. соч. С. 38.