

Айрапетов Олег Рудольфович*, доцент факультета государственного управления МГУ им. М. В. Ломоносова, кандидат исторических наук.

Вступление Турции в войну: экономические последствия для России

Зависимость экономики нашей страны от сохранения прочных торговых контактов с европейскими странами и США, от контроля над путями ввоза промышленной продукции и вывоза сырья и продовольствия была одной из составляющих большой стратегии России/СССР в обеих мировых войнах XX в.

Особенно тяжёлым положение России было именно в период Первой мировой войне. Недостаточно развитая транспортная инфраструктура не давала возможность компенсировать потери торгового судоходства по традиционным направлениям ввоза (Балтика) и вывоза (Чёрное море). Уже первый военный месяц весьма отрицательно сказался на русской внешней торговле. Объём экспорта за август 1914 г. составил 23,5 млн против 159 млн руб. за тот же месяц предшествующего года. Соответствующие показатели импорта составили 31 и 106 млн руб. Вывоз хлеба и муки сократился до 10 млн против 159 млн пудов за август 1913 г., масла – до 253 тыс. против 633 тыс. пудов, яиц – до 8 млн против 379 млн штук (до войны они в основном вывозились в Германию и Австро-Венгрию), леса – до 14 млн против 69 млн пудов, льна и пеньки – до 12 тыс. против 932 тыс. пудов, марганцевой руды – 279 тыс. против 4,96 млн пудов, нефти и нефтепродуктов – 573 тыс. против 5,706 тыс. пудов и т.д.¹ Всего, по официальным данным за первые 10 месяцев 1914 г., вывоз основных товаров из страны сократился на 1/3 по сравнению с показателями 1913 г.² Но худшее было ещё впереди.

После совещания министров Энвера, Джемала и Талаата 24 октября 1914 г. германскому адмиралу В. Сушону был передан приказ, подписанный двумя днями ранее. Он гласил: "Задача турецкого флота – захватить господство на Чёрном море. Установите местонахождение русского флота и без объявления войны совершите на него нападение по месту обнаружения"³. Ещё 17 сентября султан подписал *ирадэ* о назначении

* oleg_airapetov@list.ru.

¹ Внешняя торговля России за первый месяц войны // Утро России. 1914. 9 ноября. № 276. С. 1.

² Правительственный вестник. 1915. 21 января (3 февраля). № 16. С. 3.

³ *Лудшувейт Е. Ф.* Турция в годы Первой мировой войны 1914–1918 гг. Военно-политический очерк / Е. Ф. Лудшувейт. М. : Изд-во Моск. ун-та, 1966. С. 59.

В. Сушона командующим турецким флотом⁴. 25 октября адмирал получил секретные приказы, подписанные Джемаль-пашой. Они были адресованы турецким морским командирам, которые были подчинены немецкому адмиралу. 26 октября Германия внесла в Константинополе аванс в счёт нового займа – 5 млн турецких лир золотом⁵. "Завтра мы выйдем в море, и это уже не будет прогулка! – Записал в этот день в своём дневнике один из офицеров крейсера "Бреслау". – Как только всему миру станет известно, что турки присоединились в качестве союзников к германо-австрийским армиям, пусть узнают также, что "Бреслау" и "Гебен" не почивают на лаврах"⁶.

"Гебен" и "Бреслау" вышли в Чёрное море 27 октября. Вместе с ними в набеge участвовали практически все боеспособные суда турецкого флота, которые должны были обеспечить одновременную атаку на наиболее важные пункты русского побережья. Для обороны Босфора были оставлены только два тихоходных линкора – "Торгут Раис" и "Барбаросс Хайретдин", канонерка "Бурак Раис" и два эсминца. На все корабли были назначены германские офицеры и матросы – без них выполнение скольконибудь ответственного задания было невозможно⁷. Только их усилиями удалось привести в готовность к выходу два новейших корабля 1-й миноносной полуфлотилии – "Муавинет" и "Гайрет". Все работы по управлению ими, включая работу у топок, также делали немцы – турецкая команда была слаба и непривычна к работе, а потому грелась в походе у дымовых труб⁸. В день выхода в море В. Сушон отдал своим подчинённым приказ об уничтожении русских морских сил, а также торговых судов, государственного и частного имущества. На флагманском корабле был поднят сигнал: "Сделать всё возможное для будущности Турции"⁹.

Утром 29 октября турецкие корабли обстреляли русские города Причерноморья – Севастополь, Одессу, Феодосию, Керчь, Ялту, Новороссийск. Последний город был совсем не защищён. "Бреслау" выпустил по нему 308 снарядов – были подожжены нефтяные цистерны. Город покрыл густой чёрный дым от горящей нефти¹⁰. По Феодосии было выпущено около 100 снарядов, были повреждены городской собор, греческая церковь, портовые амбары, железнодорожное депо и плавкран. Ко всем русским городам турецкие корабли подходили под русским флагом. В порт Одессы турецкие эсминцы также вошли под русскими флагами, которые они спустили с началом торпедной атаки. Нападение было

⁴ Утро России. 1914. 9 сентября. № 215. С. 3.

⁵ *Лудшвейт Е. Ф.* Указ. соч. С. 59.

⁶ Бреслау-Мидилли // Морской сборник (далее – МС). Петроград, 1918. № 7–8. С. 15.

⁷ *Козлов Д. Ю.* "Странная война" в Чёрном море (август – октябрь 1914 года) / Д. Ю. Козлов. М.: Квадрига, 2009. С. 82–83.

⁸ *Шведе Е.* Боевые действия турецких миноносцев на Чёрном море в первые месяцы мировой войны (выдержки из воспоминаний начальника Первой Полуфлотилии турецких миноносцев капитана 2-го ранга Рудольфа Фирле) / пер. Е. Шведе // МС. 1922. № 10. С. 58.

⁹ См.: Бреслау-Мидилли. С. 26.

¹⁰ См.: Бреслау-Мидилли. С. 27; *Шведе Е.* Операции на Чёрном море в мировую войну в освещении германской официальной морской историографии / Е. Шведе // МС. 1928. № 6. С. 108–110.

полностью внезапным. В Одессе были потоплены канонерская лодка "Донец" и пароход "Николай"¹¹. У берегов Крыма, в 10 милях к западу от мыса Фиолент, под обстрел противника попал минный транспорт "Прут", который шёл с грузом в Севастополь.

Это был бывший пароход Доброфлота "Москва", построенный в 1879 г. В 1909 г. он был включён в состав Черноморского флота. Имея 5459 т водоизмещения, 8 47-миллиметровых орудий и максимальную скорость в 12 узлов, он никак не мог ни уйти от германского крейсера, ни оказать ему сопротивление. Даже попытка выброситься на берег не удалась – "Гебен" преградил дорогу "Пруту". Его командир, капитан 2-го ранга Г. Быков, принял решение затопить корабль¹². Команда покинула судно, на борту которого остались лишь корабельный священник иеромонах Антоний, молившийся о спасении своих духовных чад, и минный офицер лейтенант А. Рогуский, взорвавший в последний момент пороховой погреб, чтобы не допустить захвата судна противником. Позже при атаке на противника немцами были повреждены и несколько эскадренных миноносцев. На поставленных турецкими судами минных заграждениях у Керчи погибли два русских каботажных парохода – "Ялта" и "Казбек", среди команды и пассажиров были убитые и раненые. Судходство на Чёрном море пришлось временно приостановить¹³.

Вступление Турции в Мировую войну пришлось на последние дни Варшавско-Ивангородской операции. Планы германских военных на быструю победу были сорваны уже на всех фронтах. Не удивительно, что Вильгельм II в эти дни был настроен очень пессимистично. 28 октября 1914 г. он отметил: "Мы стоим совершенно одни и должны вынести поражение с достоинством"¹⁴. Вступление в войну Турции резко ухудшило стратегическое положение России. Германский посол в Турции Ганс фон Вангенгейм ещё до начала войны считал, что для Германии лучший путь к победе в будущем конфликте лежит через блокаду Проливов¹⁵.

Вспоминая положение, сложившееся осенью 1914 г., военный министр фон Фалькенгайн вспоминал: "Если прибавить к этому двусмысленное в то время положение Болгарии, то выступление Турции делалось прямо-таки жизненно необходимым и ещё более ценным"¹⁶. Ему буквально

¹¹ Утро России. 1914. 18 октября. № 254. С. 2; Там же. 23 октября. № 259. С. 4; Голос Москвы. 1914. 19 октября (1 ноября). № 241. С. 3; Там же. 22 октября (4 ноября). № 243. С. 3; Геройский подвиг лейтенанта Рогуского // Новое Время. 1915. 5(18) февраля. № 13974. С. 3; Геройский подвиг лейтенанта Рогуского // Русский инвалид. 1915. 8 февраля. № 31. С. 2; Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914–1918 гг. / Г. Лорей. М. : Гос. воен. изд-во Наркомата обороны СССР, 1938. С. 75.

¹² Варнек П. А. Что произошло на "Пруте". (По воспоминаниям командира) // Военная быль. Париж, 1973. № 120. С. 41–43.

¹³ Утро России. 1914. 18 октября. № 254. С. 2; Там же. 23 октября. № 259. С. 4; Голос Москвы. 1914. 19 октября (1 ноября). № 241. С. 3; Там же. 22 октября (4 ноября). № 243. С. 3; Лорей Г. Указ. соч. С. 75.

¹⁴ Asprey R. B. The German High Command at War : Hindenburg and Ludendorff Conduct World War I / Robert B. Asprey. London : Warner, 1994. P. 129.

¹⁵ Morgenthau H. Ambassador Morgenthau's Story / Henry Morgenthau ; ed. by Peter Balakian. New York : Doubleday, Page & Company, 1918. P. 7.

¹⁶ Фалькенгайн Э. Верховное командование 1914–1916 в его важнейших решениях / Э. Фалькенгайн. М. : Высший Военный редакционный совет, 1923. С. 54.

вторил депутат рейхстага Маттиас Эрцбергер, который вспоминал: "...с августовских дней 1914 г. в Берлине постоянно рассчитывали на объявление Турцией войны; последнее заставило ждать себя дольше, чем предполагали, и, наконец, было вырвано неожиданным ударом, в котором участвовал главным образом Энвер-паша... В Германии по этому поводу была большая радость; теперь блокада России была в значительной степени проведена, так как становились невозможными как подвоз военных припасов, так и вывоз из России избытков хлеба через Дарданеллы, что создавало Германии большое облегчение"¹⁷. Понять эту радость легко.

Ещё за год до войны один из русских военно-морских экспертов по проблеме Проливов, капитан 2-го ранга Г. фон Шульц, писал: "Современное положение Черноморских проливов создаёт опасную фикцию обеспечения Чёрного моря от вторжения неприятельских флотов, уменьшает международное значение России, обесценивает наш Черноморский флот и затрудняет его развитие. Не гарантируя свободы нашей морской торговли даже в мирное время, оно грозит полным её прекращением с началом войны; вместе с тем закрытие проливов для нашего флота создаёт непреодолимые препятствия всякой активности русской политики на Ближнем Востоке"¹⁸.

"Часто называют владение Константинополем ключом к владению всего мира, – писал современник уже во время войны, – это, может быть, было правильно много лет назад, но теперь Константинополь просто ключ ко всей России"¹⁹. Для примера того, как закрытие турецких Проливов ударило по России, можно привести данные по её крупнейшему порту – Одессе. В августе и сентябре 1914 г. сюда прибыло всего лишь по 5 пароходов, за год было вывезено 441 млн 130 тыс. пудов различных товаров (против 81 млн 826 тыс. в 1913 г.) и ввезено товаров на сумму в 34 млн 564 тыс. руб. (в 1913 г. – на 91 млн 39 тыс. руб.)²⁰. Таковы были потери, которые уже понесла Россия, даже когда Босфор и Дарданеллы были ещё открыты для судоходства.

С их закрытием были прерваны пути, по которым после закрытия Балтики германским ВМФ проходило 97 % всего грузооборота Империи. Теперь у России оставалось только два открытых морских пути – атлантический через Архангельск и сибирский через порты Тихого океана (Владивосток и Далянь). Путь из Архангельска к берегам Англии занимал 10–15 суток, из Владивостока до западных берегов США – 18–20 суток. В любом случае Архангельск был удалён на более чем 3 тыс. км от фронта. Расстояние до Владивостока было в 4 раза больше²¹. Блокада

¹⁷ Эрцбергер М. Германия и Антанта. Мемуары / М. Эрцбергер ; пер. с нем. Е. Федотовой. М. ; Петроград : Госиздат, 1923. С. 66.

¹⁸ Шульц Г. К. фон. Босфор и Дарданеллы / Г. К. фон Шульц // МС. 1913. № 6. С. 130.

¹⁹ Дубенский Д. Его Императорское Величество Государь Император Николай Александрович в действующей армии. Январь – июнь 1915 г. / сост. генерал-майор Д. Дубенский ; изд. Министерства Императорского Двора. Петроград : Тов. Р. Голике и А. Вильборг, 1915. С. 141.

²⁰ Одесское градоначальство (по последним отчётным данным за 1914 г.) // Правительственный вестник. 1916. 28 февраля (12 марта). № 47. С. 4.

²¹ Григорович И. К. Воспоминания бывшего морского министра. СПб., 1999. С. 155.

означала удар и по русским финансам. Сделать вывод о масштабе потерь можно и по довоенному опыту.

За 15 лет, предшествовавших Первой мировой войне (1898–1913), из 21,9 млрд руб. русских активов около 80 % поступало от экспорта, а остальные – за счёт государственных займов (2 млрд руб.) и иностранных вложений в промышленность, торговлю и кредитные учреждения²². Эти поступления, а следовательно, и стабильность русской экономики во многом зависели от хлебного экспорта. В среднем годовой сбор главных хлебов (рожь, пшеница, ячмень, кукуруза, овёс) в 1910–1913 гг. в России доходил до 4,5 млрд пудов. В среднем вывозилось до 680 млн пудов, т.е. 15 % урожая²³. Даже в неблагоприятном 1911 г., когда в России было собрано 3,77 млрд пудов зерновых (против 4,6 млрд пудов в 1910, 4,48 млрд – в 1912 и 5,41 млрд – в 1913 гг.), объём вывоза хлеба изменился несущественно. В 1911 г. он составил 821 млн пудов (против 847 млн пудов в 1910, 548 млн – в 1912, 648 млн – в 1913 гг.). Доходы от экспорта при этом составили: в 1910 г. – 735,3 млн руб., в 1911 – 735,3 млн, в 1912 – 547,1 млн, в 1913 – 589,9 млн руб.²⁴

"Свобода плавания через Проливы, – отмечал в своей докладной записке на имя императора от 27 мая (9 июня) 1914 г. министр иностранных дел С. Сазонов, – имеет для России первостепенное значение. Достаточно указать, что в 1910 г. через порты Чёрного и Азовского морей из России было вывезено 743 млн 777 тыс. пудов зерновых, т.е. более 70 % общей суммы экспорта (табл. 1).

Таблица 1
Экспорт зерновых из России через порты Чёрного и Азовского морей в 1910 г. (тыс. пудов)

Экспорт	
Пшеница	277110
Рожь	33877
Ячмень	215456
Овёс	6491
Итого	532934

Нельзя не отметить, что, согласно объяснительной записке министра финансов к проекту государственной росписи доходов и расходов на 1914 г., торговый баланс России в 1912 г. был на 100 млн меньше в сравнении с средним активным сальдо за предыдущие годы. Такое уменьшение произошло, по объяснению министра финансов, вследствие недостаточно удовлетворительной реализации урожая, обусловленной, между прочим, временным закрытием Дарданелл для судов всех наций во время итало-турецкой войны²⁵. Даже тогда, в 1912 г., удар этот был весьма чувствительным. С 1903 по 1912 г. 37 % всего вывоза зерна из Империи проходило через Черноморские проливы²⁶.

²² Сидоров А. Л. Финансовое положение России в годы Первой мировой войны: 1914–1917 / А. Л. Сидоров. М. : Изд-во АН СССР, 1960. С. 84.

²³ Наумов А. Н. Из уцелевших воспоминаний 1868–1917 : в 2 т. / А. Н. Наумов. Нью-Йорк : Изд. А. К. Наумовой и О. А. Кусевицкой, 1955. Т. 2. С. 470.

²⁴ Шепелев Л. Е. Царизм и буржуазия в 1904–1914 гг. Проблемы торгово-промышленной политики / Л. Е. Шепелев ; ред. В. Дякин. Л. : Наука, 1987. С. 21.

²⁵ Международные отношения в эпоху империализма. Документы из архивов царского и Временного правительств 1878–1917 гг. Сер. 3. 1914–1917 гг. М. ; Л. : Соц.-экон. изд-во, 1931. Т. 1 : 14 января – 4 августа 1914 г. С. 223.

²⁶ Константинополь и Проливы. По секретным документам б. Министерства иностранных дел / под ред. Е. А. Адамова. М. : Литиздат Народного комиссариата иностранных дел, 1925. Т. 1. С. 156–157.

В 1913 г. 2/3 всей внешней торговли России осуществлялось морем: через Балтику – 69,7 % всего морского импорта, через Чёрное море – 16,7 %. Экспорт распределялся по тем же морям как 39,2 и 56,5 % соответственно. При этом свыше 60 % хлебного экспорта приходилось именно на южные порты, менее 30 % – на Балтику и Северное море и около 10 % – на западную сухопутную границу и германские порты. Иначе говоря, Россия больше вывозила через порты Чёрного моря (в основном хлеб), а ввозила больше через Балтику (главным образом фабрично-заводскую продукцию и сырьё). Кроме морских использоваться могли маршруты через Ботнический залив и Румынию. До войны (в 1913 г.) по ним было экспортировано товаров на 79 млн руб., т.е. 5,6 % от всего вывоза Империи, суммарная стоимость которого составила 1220,5 млн руб. По ним же в 1913 г. было ввезено товаров на 33,8 млн руб. – 2,8 % общей стоимости экспорта России. Эти пути обеспечивали 3 % грузооборота, обслуживать который они, кстати, не были готовы²⁷.

Транссибирская магистраль могла пропускать только 280 вагонов в сутки, из которых 100 требовалось под грузы, необходимые для самой дороги, 140 – для правительственных грузов и только 40 – для всего остального. Это была мизерная цифра, существенно увеличить которую было невозможно. Из 10 млн т грузов, необходимых для России, только 1 млн мог быть перевезён этим путём. Для того чтобы оценить масштаб проблем, достаточно одного примера: до войны через Владивосток в Россию из Чили ввозилось от 6 до 7 млн пудов (96–112 тыс. т) селитры, необходимой для производства азотной кислоты, без которой невозможно было производить взрывчатку. Собственных запасов селитры в стране не было. Только в конце 1916 г. заработал на полную мощность казённый завод в Юзовке, дававший в среднем 500 тыс. пудов аммиачной селитры, т.е. 6 млн пудов в год²⁸.

Это означало, что для перевозки чилийской селитры требовалось от 12 до 14 тыс. вагонов в год, в среднем – от 32,87 до 38,36 вагонов в день, т.е. практически весь свободный резерв подвижного состава железной дороги. При этом объём перевозок по Транссибу вырос многократно. В 1914 г. цена общего объёма русского импорта через Дальний Восток составила 29 млн 144 тыс. руб., а в 1915 г. – уже 301 млн 94 тыс. руб. Не удивительно, что грузы скапливались во Владивостоке и администрация дороги сталкивалась с неимоверными сложностями при их вывозе. К началу 1916 г. в городе скопилось 48 тыс. т невывезенных грузов, в августе того же года – 128 тыс., а в феврале 1917 г. – 336 тыс. т (правда, военный министр генерал М. Беляев называл другую, ещё более впечатляющую цифру – 30 млн пудов, или 448 тыс. т)²⁹. Американский

²⁷ Кондратьев Н. Д. Рынок хлебов и его регулирование во время войны и революции / Н. Д. Кондратьев. М. : Наука, 1991. С. 107.

²⁸ Ипатьев В. Н. Работа химической промышленности на оборону во время войны / В. Н. Ипатьев ; Ин-т экон. исслед., Петроградское отд-ние Ред.-изд. коллегии Нар. комиссариата финансов. Петроград : Б. и., 1920. С. 21, 31.

²⁹ Падение царского режима. Стенографические отчёты допросов и показаний, данных в 1917 г. в Чрезвычайной следственной комиссии Временного правительства / под ред. П. Е. Щеголева. Л. : Гос. изд-во, 1925. Т. 2. С. 204; Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России / А. П. Погребинский. М. : Соцэкгиз, 1959. С. 142.

посланник на Балканах, возвращавшийся в августе 1917 г. к румынскому королевскому двору через Японию и Россию, застал во Владивостоке довольно обычную для тех лет картину – гавань и улицы были загромождены огромными ящиками с различными товарами, автомобилями, боеприпасами³⁰.

"Лишаясь возможности подвоза грузов из-за границы морем и по железным дорогам и имея лишь дальний путь для доставки по Сибирской железной дороге из Владивостока, – отмечал адмирал И. Григорович, – пришлось обратить внимание на Архангельск, в котором начались работы по сооружению пристани на левом берегу Северной Двины и вооружению некоторых пунктов побережья и самого города. Морской генеральный штаб начал детально разрабатывать план указанной обороны. Повеление о постройке пути на Мурман и о переделке узкоколейного пути Вологда – Архангельск на ширококолейный последовало слишком поздно"³¹. На самом деле делалось практически всё, что можно было сделать в условиях военного времени.

Были вновь затребованы и изучены результаты съёмок 1894 г., где исследовался участок "Кемь – гавань на Мурманском берегу" для возможного железнодорожного строительства. К подготовительным работам на участке приступили уже в конце 1914 г., но средства были отпущены только для заготовки строительных материалов зимой – 3,6 млн руб.³² 10(23) июля последовал указ об отчуждении 5,765 тыс. десятин земли в зоне строительства от Сороцкой бухты на Белом море до Семёновской в Кольском заливе. Поскольку подробная съёмка территорий на значительном участке запланированного пути отсутствовала, то они изымались в пользу государства по ходу строительства³³. К этому времени порт в последней точке будущей железной дороги ещё отсутствовал.

Что касается Архангельска, то через него в мирное время проходило только 0,01 % импорта в Россию, и поэтому до войны улучшать его транспортные возможности не было необходимости. Город связывала с остальной Россией через Вологду одна колея узкоколейной железной дороги, построенной в 1898 г. и использовавшейся раньше почти исключительно для вывоза леса во внутренние губернии. Её пропускная способность составляла только 1 пару пассажирских и 2–3 пары товарных поездов в сутки³⁴. Общий грузооборот Архангельского порта до войны составлял около 60 млн пудов (960 тыс. т) в год. 80 % вывоза приходилось на лес, 15 % – на хлеб и около 5 % – на рыбу. Основными ввозимыми грузами (до 83 %) были каменный уголь (его импортировали из-за границы) и рыба (её привозили малыми судами поморы)³⁵.

³⁰ *Vopicka Ch. J. Secrets of the Balkans. Seven years of a diplomatist's life in the storm centre of Europe* / Charles J. Vopicka. Chicago : Rand, McNally & company, 1921. P. 129.

³¹ *Григорович И. К. Указ. соч. С. 146.*

³² К сооружению Мурманской железной дороги // *Правительственный вестник. 1915. 14(27) февраля. № 36. С. 3.*

³³ *Правительственный вестник. 1915. 10(23) июля. № 151. С. 1.*

³⁴ *Козлов Н. И. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в Мировую войну. От начала войны до половины 1916 г. / Н. И. Козлов. М. : Гос. военное изд-во, 1926. Ч. 1. С. 29.*

³⁵ К оборудованию Архангельского и Владивостокского портов // *Правительственный вестник. 1915. 20 января (2 февраля). № 15. С. 4.*

Довоенная экспортная и импортная торговля осуществлялась почти исключительно водным путём по Северной Двине через Котлас. Пропускная способность Архангельского порта (при том, что период навигации не превышал 5–6 месяцев) составляла 1–2 парохода в неделю, не было разгрузочных набережных³⁶.оборот вагона на 19-ти перегонах занимал при нормальных условиях 6–7 суток³⁷. При этом протяжённость железной дороги была всего 635 км. Принадлежала она частному лицу и кроме весьма низкой пропускной способности имела слабый и немногочисленный подвижной состав³⁸. Погрузочные возможности порта были минимальными. В гавани имелся единственный плавучий кран грузоподъёмностью не более 500 пудов (8 т), на деревянную пристань вело 5 подъездных веток, но только по одной можно было подавать вагоны, остальные 4 можно было использовать только под вагонетки для перевозки грузов между пристанью и главным путём³⁹. Впрочем, до войны большего и не требовалось.

Лес и рыбу подвозили до Вологды, где их примитивными средствами перегружали на поезда, следовавшие по широкой колее. Тем не менее и такая дорога к Архангельску стала почти сразу же интенсивно использоваться для провоза военных грузов⁴⁰. Для повышения пропускной способности дороги увеличивалось количество разъездов, в Архангельск к октябрю 1914 г. было доставлено 250 вагонов и несколько паровозов с Новгородской и Воронежской узкоколеек. Парк местной железной дороги вырос до 900 вагонов и 40 паровозов⁴¹. Этим проблемы не ограничивались. В Архангельске не было даже железнодорожного моста через Северную Двину, ближайший железнодорожный терминал отстоял от места разгрузки более чем на 10 км.

Подготовка к перешивке дороги Вологда – Архангельск началась уже осенью 1914 г., а работы – в мае 1915 г. Закончили их через 9 месяцев, к январю 1916 г. Кроме перешивки было построено 596 км новой дороги по тундре. 18(31) января 1916 г. из Архангельска вышел первый бесперегрузочный состав. Пропускная способность сразу же поднялась до 10 пар товарных поездов в сутки (300 вагонов), из которых 125 было гружено углём. К концу года благодаря устройству новых разъездов ежедневная пропускная способность дороги увеличилась в 2 раза. В порту Архангельска к этому времени уже были смонтированы мощные краны

³⁶ Козлов Н. И. Указ. соч. С. 29.

³⁷ Кротков [Н. В.] Операции по обеспечению морских перевозок в северных водах // МС. 1934. № 8. С. 186.

³⁸ Варнек П. А. Русский Север в Первую мировую войну // Морские записки (далее – МЗ). Изд. Общ-ва бывших рус. морских офицеров в Америке. Нью-Йорк, 1948. № 2. С. 34.

³⁹ См.: Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 185.

⁴⁰ Варнек П. А. Русский Север в Первую мировую войну // МЗ. 1948. № 2. С. 34.

⁴¹ Трошина Т. И. Великая война... Забытая война...: Архангельск в годы Первой мировой войны (1914–1918 гг.) / Т. И. Трошина; Арханг. обл. ин-т переподготовки и повышения квалификации работников образования, Добровольное культурно-просветительное о-во "Норд". Архангельск: Кира, 2008. С. 38.

грузоподъёмностью в 15, 50 и 100 т, но не было ледоколов и достаточного количества барж для перевозки грузов через реку⁴².

Низким качеством дороги проблемы не исчерпывались. Уже в осеннюю навигацию 1914 г. возникла масса проблем. Архангельская губерния, в которой накануне войны проживало почти 490 тыс. человек, никогда не обеспечивала себя хлебом⁴³. При ежегодной потребности примерно в 5 млн пудов продовольствия 2,4 млн пудов ввозилось. В 1914 г. из-за неурожая эти цифры существенно повысились, что вместе с обстоятельствами первых военных месяцев создало в осенние месяцы сложное положение⁴⁴. С сентября по декабрь 1914 г. в губернию для внутреннего потребления было ввезено до 700 тыс. пудов хлеба, что повысило нагрузку на транспорт⁴⁵. Впрочем, это была не самая тяжёлая проблема.

Если в предвоенные годы в среднем через Архангельск в Россию поступало около 5 млн пудов грузов ежегодно (максимальный показатель не превышал 7,5 млн пудов), то только за 2 осенних месяца 1914 г. порт принял около 30 млн пудов грузов⁴⁶. "Трудно даже предположить, – отмечал русский оружейник, – что бы делала Россия во время войны, не будь этого порта и железной дороги, ведущей к нему из центра страны"⁴⁷. Всего же в первую военную навигацию в Архангельск было доставлено 22 млн пудов угля и около 15 млн пудов прочих грузов⁴⁸. "Пароходов прибывало много, – вспоминал вице-адмирал Г. Цывинский, – шаланд и буксиров [*перевозивших грузы на левый берег.* – Прим. авт.] было очень мало. Иностранные пароходы, боясь замёрзнуть и остаться здесь до весны, наперебой друг у друга перехватывали шаланды; тут суетились агенты транспортных контор, представители военных управлений и бесчисленных заводов, работавших на оборону"⁴⁹.

Командовавшему в порту Архангельска капитану 1-го ранга В. Ивановскому стоило большого труда привести дела в порядок. Для того, чтобы реализовать имевшиеся возможности, ему приходилось использовать практически все пароходные пристани, нанять в кратчайшие сроки около 2 тыс. рабочих, мобилизовать на работы в порту ополченцев

⁴² Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 186; Данилов Н. А. Влияние великой мировой войны на экономическое положение России. Петроград : Гос. изд-во, 1922. С. 58, 75; Сидоров А. Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны / А. Л. Сидоров. М. : Наука, 1973. С. 164; Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России / А. П. Погребинский. М. : Соцэкгиз, 1959. С. 142; Stone N. The Eastern front, 1914–1917 / Norman Stone. London : Penguin, 1998. P. 157; Быков П. Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 годов / П. Д. Быков // Война на Северном морском театре. 1914–1918 годы. СПб. : М. А. Леонов, 2003. С. 6, 8; Трошина Т. И. Указ. соч. С. 40.

⁴³ Из статистики Архангельской губернии (по данным официального отчёта) // Правительственный вестник. 1916. 13(26) февраля. № 35. С. 5.

⁴⁴ Трошина Т. И. Указ. соч. С. 91.

⁴⁵ См.: Из статистики Архангельской губернии ... С. 5.

⁴⁶ См.: Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 186.

⁴⁷ Фёдоров В. Г. В поисках оружия / В. Г. Фёдоров. М. : Воениздат, 1964. С. 123.

⁴⁸ Трошина Т. И. Указ. соч. С. 16.

⁴⁹ Цывинский Г. 50 лет в императорском фронте / адмирал Г. Цывинский. Riga : Orient, [192?]. С. 321.

и арестантов⁵⁰. Кроме сложностей с выгрузкой и транспортировкой по узкой колее были и другие: глубины имевшихся в гавани причалов были недостаточны для океанских судов и уже в 1914 г. пришлось начинать дноуглубительные работы⁵¹.

Речной маршрут от Архангельска до Котласа в какой-то степени снимал нагрузку на железную дорогу. В навигацию 1914 г. по Северной Двине было перевезено 6,3 млн пудов грузов. Однако и этот путь требовал модернизации – новых условий для перегрузки и транспортировки (с конца января 1915 г. в районе Котласа было начато строительство барж грузоподъемностью до 150 тыс. пудов), дноуглубительных работ и т.п. С Волги на Северную Двину были переброшены и дополнительные буксирные пароходы. В навигацию 1916 г. речной флот Северной Двины составлял 381 пароход и 818 барж. В результате проведения большой работы в 1915 г. по реке было перевезено 28,7 млн пудов грузов, а в 1916 г. – 37,7 млн (по реке преимущественно перевозился уголь)⁵². Существовала ещё одна проблема – Северная Двина замерзала и значительную часть года навигация была невозможна, в 1914–1915 гг. навигационный период продолжался только с 1 мая по 1 ноября⁵³.

Ещё в 1913 г. Морское министерство объявило конкурс на постройку 12 ледоколов, но эту программу выполнить не успели. В начале второй недели войны, 9(22) августа 1914 г., встал вопрос о покупке ледокола в Канаде. Был приобретён большой ледорез "Канада", переименованный в "Фёдор Литке". Его перегнали в Россию к концу октября того года. В условиях относительно мягкой для Архангельска зимы 1914/15 гг. ему удалось провести по Северной Двине 146 пароходов. К сожалению, уже в январе 1915 г. корабль из-за аварии пришлось перегнать в Англию. Отремонтировать его собственными силами не удалось. Одновременно в Архангельск прибыл купленный ледокольный пароход "Садко"⁵⁴, но его мощность была недостаточна.

Уже в феврале 1915 г. для прокладки прохода через льды в Белом море был прислан старый британский линкор "Юпитер" (для сохранения секретности его переименовали в "Буйвола") – ледоколы не могли пробиться к порту из-за повреждений. Не смог сделать этого и британский корабль, застрявший во льдах горловины Белого моря и вынужденный уйти на Мурман⁵⁵. К открытию навигации 1915 г. из случившегося были сделаны выводы. Была сформирована ледокольная служба Архангельского порта, в котором в марте 1915 г. работало уже 15 ледоколов и ледокольных пароходов⁵⁶.

⁵⁰ Трошина Т. И. Указ. соч. С. 18–20.

⁵¹ Российский Государственный архив Военно-морского флота (далее – РГАВМФ). Ф. 609. Оп. 2. Д. 406. Л. 110 об.

⁵² См.: Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 186; Трошина Т. И. Указ. соч. С. 47, 50.

⁵³ РГАВМФ. Ф. 609. Оп. 2. Д. 406. Л. 110 об.

⁵⁴ История отечественного кораблестроения : в 5 т. СПб. : Судостроение, 1995. Т. 3 : Судостроение в начале XX века / сост. И. Ф. Цветков ; под ред. И. Д. Спасского. С. 351; Яхонтов А. Н. Совет министров Российской империи в годы Первой мировой войны. Бумаги А. Н. Яхонтова : (записи заседаний и переписка) / А. Н. Яхонтов ; Рос. акад. наук, Ин-т рос. истории. С.-Петербург. фил. [и др.]. СПб. : Дмитрий Буланин, 1999. С. 40; Григорович И. К. Указ. соч. С. 175; Трошина Т. И. Указ. соч. С. 30.

⁵⁵ См.: Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 187–188.

⁵⁶ Трошина Т. И. Указ. соч. С. 35–36.

Единственная незамерзающая гавань России со свободным выходом в Атлантику – Екатерининская – в это время фактически пустовала. Ещё в 1899 г. на её западном берегу, напротив большого поморского селения Кола, был основан порт Александровск (Мурманск), в отсутствие железной дороги быстро пришедший в упадок. В 1910 г. там жило всего 374 человека. При этом на всём мурманском берегу от мыса Святой Нос до границы с Норвегией на протяжении около 1,5 тыс. вёрст постоянно проживало только около 3 тыс. человек – 672 семьи. Население Александровского уезда на площади 130210 кв. вёрст в 1914 г. составляло 12,5 тыс. человек. Железная дорога от Петрозаводска к весне 1916 г. была готова на 2/3, но движение до Мурмана началось лишь накануне Февральской революции 1917 г., да и тогда грузооборот этой ветки составлял только 1,3 млн т в год. Дорога строилась одновременно на двух участках: от Петрозаводска до Сороцкой бухты на юге и от Колы до Кандалакши. К январю 1916 г. они были в целом закончены. Сразу вслед за этим началось строительство среднего участка, длиной приблизительно в 450 вёрст. Перевозки от Кандалакши до Сороцкой бухты обеспечивал водный транспорт, а в зимнее время – ледокол⁵⁷.

"Местность чрезвычайно трудная: то каменистая, то болотистая, пересекаемая массою рек и речек, бурных и капризных, местами совершенно непроезжая. – Так описывал журналист строительство Олонецкой дороги, т.е. участка, идущего от Петрозаводска. – На месте, кроме земли и леса – ничего, не только материалов, но ни продовольствия, ни рабочих рук. Глушь полнейшая"⁵⁸. Строительство дороги действительно велось в исключительно тяжёлых природных условиях – работы можно было начинать лишь в июне, когда осушались почвы, и приходилось прекращать в сентябре-октябре. Ограниченная продолжительность строительного сезона вынуждала организовывать круглосуточные работы, в разгар периода мошки и пр. Даже подвоз продовольствия рабочим и военнопленным, работавшим там, был связан со значительными сложностями, а решить эту проблему за счёт местных ресурсов не представлялось возможным по причине их незначительности⁵⁹.

Пока дорога строилась, и особенно когда судоходство прекращалось, положение осложнялось настолько, что приходилось использовать любые возможности – от строительства временных железнодорожных линий по льду зимой до привлечения лопарей для перевозок военных грузов на оленях до ближайших постоянных железнодорожных станций. Последняя идея была предложена капитаном 2-го ранга М. Роцаковским, который сумел организовать санные перекладные с января по апрель 1915 г. Грузы

⁵⁷ Архив Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи (далее – АВИМАИВиВС). Ф. 13. Оп. 87/1. Д. 139. Л. 2 об.; Из статистики Архангельской губернии (по данным официального отчёта) // Правительственный вестник. 1916. 13(26) февраля. № 35. С. 5; Мурманская железная дорога (Русский железнодорожный путь к незамерзающему морю как важный фактор в Великой войне) // Военный сборник (далее – ВС). 1916. № 2. С. 52, 54; Мурманское окно на морской простор // ВС. 1916. № 4. С. 165, 177.

⁵⁸ Олонецкая дорога // Новое Время. 1916. 29 апреля (12 мая). № 14419. С. 5.

⁵⁹ См.: Мурманская железная дорога ... С. 54, 56.

двигались по этапам, на каждом из которых происходила смена оленей. Всего было задействовано около 15 тыс. оленей⁶⁰.

"Бесконечное количество оленьих упряжек, – отмечал Генри Ньюболт, – несущихся по снежным равнинам Лапландии, представляла собою, пожалуй, наиболее живописную картину всей войны"⁶¹. Впрочем, этот вынужденный способ был скорее колоритным, чем эффективным. Грузоподъемность саней, конечно, не могла заменить ни морского, ни сухопутного парового транспорта. К тому же лопарское население Александровского уезда составляло чуть менее 2 тыс. человек⁶². К гужевому извозу, пусть и не столь экзотичному для транспортных перевозок, пришлось прибегнуть в январе 1915 г. и в Архангельске. Нанятые извозчики вывезли 250 тыс. пудов частных грузов из 450 тыс., скопившихся в порту, и несколько разгрузили его к началу новой навигации⁶³. К следующей зиме потребность в такого рода перевозках отпала в связи с вводом в строй ширококолейной железной дороги. Её начальная пропускная способность – почти 214 тыс. т – с лихвой обеспечивала перевозку поступающих морем грузов⁶⁴.

Зима 1915–1916 гг. была чрезвычайно суровой, что весьма осложнило навигацию на Белом море. Русское правительство вынуждено было срочно купить ещё 3 ледокола и 4 ледокольных парохода⁶⁵. Усилия их команд были поистине титаническими, но всё же недостаточными – в зимние месяцы 1915–1916 гг. в Белом море застряло около 80 пароходов вследствие полученных во льду повреждений и несвоевременной разгрузки. В результате в Англии пришлось заказать мощные ледоколы "Святогор" и "Добрыня Никитич", а затем ещё более мощные – "Александр Невский" и "Микула Селянинович", которые были готовы только в 1917 г. Всего же в Англии и Канаде было приобретено 4 готовых ледокола и 6 грузовых пароходов с ледорезными конструкциями на корпусах⁶⁶. Одна беда влекла за собой другую.

Недостаток транспорта вызывал задержку в его развитии. Так, из-за отсутствия свободного транспортного тоннажа в США уже в декабре 1915 г. ждали отправки в Россию 46–48 тыс. т грузов для мурманской железной дороги. Это были рельсы (33800 т), 218 стрелочных переводов, 20 паровозов, 350 платформ. Для того чтобы вывезти их, пришлось прибегать к помощи англичан⁶⁷. Нагрузки на порт Архангельска и

⁶⁰ Варнек П. А. Русский Север в Первую мировую войну // МЗ. 1949. № 1. С. 23–24.

⁶¹ Stone N. Op. cit. P. 158–159; Корбетт Ю. Операции английского флота в Мировую войну : в 5 т. / Ю. Корбетт. Л. : РИО воен.-мор. сил РККА, 1931. Т. 3. С. 53; Ньюболт Г. Операции английского флота в Мировую войну : в 5 т. / Г. Ньюболт. Л. : Упр. военно-морских сил РККА, 1934. Т. 5. С. 329.

⁶² Из статистики Архангельской губернии (по данным официального отчёта) // Правительственный вестник. 1916. 13(26) февраля. № 35. С. 5; Мурманское окно на морской простор // ВС. 1916. № 4. С. 178.

⁶³ Трошина Т. И. Указ. соч. С. 44–45.

⁶⁴ Особые журналы Совета министров Российской империи. 1917 год / сост. Б. Гальперина. М. : Рос. полит. энцикл., 2009. С. 8.

⁶⁵ См.: Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 191.

⁶⁶ См.: История отечественного кораблестроения. Т. 3. С. 352; Шульц Г. К. фон. С английским флотом в Мировую войну. Воспоминания представителя Русского флота при английском Гранд Флите / Г. К. фон Шульц. СПб. : Антг, 2000. С. 46.

⁶⁷ АВИМАИВиВС. Ф. 13. Оп. 87/1. Д. 210. Л. 37.

железную дорогу были весьма велики. К тому же вплоть до 1917 г. они постоянно возрастали. В 1915 г. в порт прибыло свыше 75 млн пудов, в 1916 г. – около 120 млн, а за 9 месяцев 1917 г. – 75,4 млн пудов⁶⁸. Если в 1913 г. порт принял 120 тыс. т грузов, то в 1916 г. – уже 19 млн 223 тыс. т. Небольшую помощь Архангельску оказали Мурманск, который принял 1 млн т грузов, и Кемь – 117 тыс. т⁶⁹. При этом следует отметить, что портовое управление в Мурманском порту было утверждено только 9(22) сентября 1916 г. (в его состав вошли 4 человека)⁷⁰.

Частично минимизировать урон от изоляции в первые месяцы войны пытались путём посреднической торговли через Швецию и Норвегию, но вскоре от этого пришлось отказаться. Прежде всего активность германского флота заставила отказаться от судоходного сообщения между финскими портами и Стокгольмом – на юг от Аландских островов плавать было уже небезопасно. Связи между русскими и шведскими железнодорожными линиями не существовало – между Торнео (Финляндия) и Корунга (Швеция) был разрыв. Укреплять острова Аландского архипелага Россия не имела права по условиям Парижского мира, но всё же соображения безопасности потребовали прибегнуть к этой мере летом 1915 г.⁷¹ Но дело осложнялось тем, что общественность этих стран симпатизировала Германии, и это затрудняло провоз военной контрабанды, особенно на фоне действий Великобритании, сокращавшей свободу морской торговли нейтральных государств со своими противниками. Показатели шведского импорта в Германию постоянно росли. Прежде всего это касалось высококачественной железной руды. В 1914 г. они составили 6 млн 600 тыс. т, в 1915 г. – 6 млн 800 тыс., в 1916 г. – 6 млн 900 тыс. т. Кроме того, Швеция ввозила в Германию значительное количество древесины и экспортировала оттуда уголь, а в апреле 1915 г. Стокгольм продал Берлину более 10 тыс. лошадей, что вызвало протесты государств Антанты⁷².

При этом шведы были не прочь сами увеличить ввоз продовольствия и сырья из России и, конечно же, не для того, чтобы отправлять их в страны Антанты. Проблема реэкспорта и военной контрабанды стояла очень остро. В качестве примера можно привести поставки меди. Швеция запретила её вывоз, но поскольку экспорт произведений искусства был по-прежнему разрешён, то в качестве таковых вывозились многочисленные медные статуи Гинденбурга. Только после энергичного протеста правительства Великобритании эта практика была прекращена⁷³. Медью дело не ограничивалось. По данным Совета министров России, традиционные потребители русского бензина в Европе увеличили ввоз топлива в Германию: Голландия – с 800 тыс. пудов в 1914 г. до 1700 тыс.

⁶⁸ См.: Кротков [Н. В.] Указ. соч. С. 186.

⁶⁹ Быков П. Д. Указ. соч. С. 8.

⁷⁰ О введении портового управления в Мурманском порте, в Кольской губе и установлении временного штата сего управления // Правительственный вестник. 1916. 30 сентября (13 октября). № 210. С. 1.

⁷¹ Яхонтов А. Н. Указ. соч. С. 55–56, 80; Григорович И. К. Указ. соч. С. 160.

⁷² Козлов Д. Ю. Цель – шведская руда. Действия надводных сил флота Балтийского моря на неприятельских коммуникациях в кампанию 1916 года / Д. Ю. Козлов. М. : Цейхгауз, 2008. С. 4.

⁷³ Grey E. Twenty-five years, 1892–1916 / Edward Grey, Viscount (1862–1933) Grey of Fallodon. New York : Frederick A. Stokes Co., 1925. Vol. 1. P. 113.

к марту 1915 г., Дания – с 93 тыс. до 1084 тыс. и Швеция – со 120 тыс. до 1544 тыс. пудов за тот же период⁷⁴.

Среднее количество кораблей, посещавших русские порты за 3 года войны, составляло приблизительно по 1250 в год. Для сравнения отметим, что в среднем за то же время в гавани Великобритании заходило по 2200 кораблей в неделю (считая мелкие и средние каботажные суда). И всё же количество крупных океанских судов было тоже впечатляющим, особенно по сравнению с максимальными русскими показателями (28 в неделю) – от 120 до 140 в неделю. К тому же достаточная провозоспособность Северного пути была достигнута только к концу 1915 г.⁷⁵ Тем не менее это были среднестатистические показатели. Более точно передают реальность другие цифры: в самый близлежащий к фронту русский порт – Архангельск – в октябре-ноябре 1916 г. пришло не более 20 русских союзнических транспортов⁷⁶.

Таблица 2

Изменения показателей экспорта и импорта в 1913–1914 гг. (%)

	Жизненные припасы	Сырьё и полуфаб- рикаты	Изделия	Все товары
По импорту:				
Июль – декабрь 1914	42,2	32,8	43,4	34,6
Январь – июнь 1915	36,8	35,4	39,4	36,6
Июль – декабрь 1915	40,0	56,2	89,4	66,0
Январь – июнь 1916	29,4	42,3	98,5	59,1
По экспорту:				
Июль – декабрь 1914	21,6	24,0	40,2	22,8
Январь – июнь 1915	7,2	9,2	53,5	8,8
Июль – декабрь 1915	16,2	22,2	26,0	18,4
Январь – июнь 1916	6,4	18,0	34,0	11,2

Совершенно очевидно, что закрытие Черноморских проливов больше всего ударило именно по продовольственному вывозу России, сократившемуся за первое полугодие 1915 г. до 7,2 %. В 1915, самом тяжелом году для России, ввоз изделий, т.е. промышленной продукции, упал до рекордно низкой отметки за всю войну. Благодаря экстраординарным мерам правительства его удалось поднять до довоенного уровня, но 2/3 ввоза шло на нужды армии и только 1/3 – на нужды страны. Та же пропорция прослеживается и в распределении сырья и полуфабрикатов, объём ввоза которых сократился в 3 раза (за навигацию 1916 г. привезено 1,5 млн т

⁷⁴ Яхонтов А. Н. Указ. соч. С. 161.

⁷⁵ Бубнов А. Д. В Царской Ставке. Воспоминания адмирала Бубнова / А. Д. Бубнов. Нью-Йорк : Изд-во им. Чехова, 1955. С. 109–111; см. также: Кнох А. With the Russian army, 1914–1917 : 2 vols / Maj.-Gen., sir Alfred Knox. London : Hutchinson, 1921. Vol. 1. P. XXXIII; Ролльман Г. Война на Балтийском море. 1915 год. : общественно-политическая литература / Г. Ролльман ; пер. с нем. Ю. Ралль ; предисл. В. Алекина ; примеч. Н. Новикова. М. : ГВИЗ, 1935. С. 279; Ллойд-Джордж Д. Военные мемуары / Д. Ллойд-Джордж ; пер. с англ. И. Звавича ; предисл. Ф. А. Ротштейна. М. : Соцэкгиз, 1935. Т. 3. С. 81; The Times History and Encyclopedia of the War. 1916. June 27. Part 97, vol. 8 : Russia at War. P. 214.

⁷⁶ РГАВМФ. Ф. 716. Оп. 1. Д. 134. Л. 3–6, 13, 22, 25, 35, 38.

снарядов и других боевых грузов, 1 млн т угля)⁷⁷. Для сравнения отметим, что британский торговый флот с августа 1914 по октябрь 1916 г. перевёз 8 млн человек, 1 млн больных и раненых, 1 млн лошадей и мулов, 9,42 млн т различных военных грузов⁷⁸. Конечно, значительная часть этих перевозок приходилась на ближние маршруты во французские порты, а бóльшая – на освоенные и контролируемые британскими военно-морскими силами коммуникации. Океанская торговля оставалась под контролем Лондона, чего никак нельзя сказать о балтийской и черноморской.

В результате внешняя торговля России в течение всей войны находилась в кризисе, и её баланс к началу 1917 г. принял почти катастрофические пропорции. В среднем в 1909–1913 гг. стоимость вывезенных из Империи товаров равнялась 1501 млн руб., а ввезённых – 1139 млн руб., давая таким образом положительное сальдо в 362 млн руб. В 1913 г. эти цифры составили соответственно 1520, 1379 и 141 млн руб., а уже в 1914 г. цифры вывоза не превышали всего 956 млн руб., ввоза – 1098 млн руб., а отрицательное сальдо внешней торговли составило 142 млн руб. В 1915 г. – 402, 1153 и 751 млн руб., а в 1916 г. – 579, 2707 и 2128 млн руб. соответственно. В результате за 3 неполных года войны превышение импорта над экспортом составило 3021 млн руб.⁷⁹

Насколько больно ударила по России блокада, можно судить по тому, что в наиболее мощный промышленный район – Петербургский – было завезено в 1912 г. около 2048 тыс. т угля и значительное количество готового металла из Германии и Великобритании. Донецкий уголь и уральская руда не могли быть адекватной заменой ни по цене, ни по способу доставки. Кроме того, годовая потребность России в железе и стали составляла 344 тыс. т, в то время как годовое производство только к концу 1916 г. достигло всего 256 тыс. т. Из ежегодной потребности в техническом оборудовании в 720 млн руб. на 1913 г. 37 % обеспечивали импортом. По сложным машинам этот процент был ещё выше – 58 %.

Русская лёгкая промышленность по-прежнему зависела от импорта такого стратегического сырья, как хлопок. Небольшого увеличения собственного производства удалось достичь в Туркестане, в Закавказье оно резко сократилось. В результате к 1916 г. его внутренние запасы были исчерпаны, начался хлопковый кризис. Справедливости ради необходимо отметить, что тот год был вообще неурожайным во всех странах. При закрытых Проливах, исключавших возможность ввоза египетского хлопка, оставался только лишь один путь – ввоз американского хлопка через Дальний Восток, чрезвычайно сложный из-за недостаточной пропускной способности железной дороги и нехватки подвижного состава. Уже в 1915 г. импортированные из США 3,1 млн пудов этого сырья долгие месяцы оставались на складах Владивостока.

Чрезвычайно важен был и импорт цветных металлов – довоенные потребности страны обеспечивались за счёт отечественного производства по меди на 85 %, по цинку на 27,3 %, по свинцу на 2,3 %, а по олову,

⁷⁷ Данилов Н. А. Влияние мировой войны на экономическое положение России / Н. А. Данилов. Петроград : Гос. изд-во, 1922. С. 75, 77; Ньюболт Г. Указ. соч. С. 329.

⁷⁸ The Times History and Encyclopedia of the War. 1917. March 20. Part 135, vol. 11 : The German Peace Campaign of December, 1916. P. 159.

⁷⁹ Финансовое положение России перед Октябрьской революцией. Предисловие Б. А. Романова // Красный архив. М. ; Л., 1927. Т. 6 (25). С. 30.

никелю и ртути – исключительно за счёт ввоза. Ещё хуже обстояло дело с продукцией химической промышленности – около 50 % всех добываемых химическим путём продуктов приходилось ввозить из-за границы. Уже в начале 1915 г. выяснилось, что потребности фронта в порохе в 20 раз превышали возможности 3-х имевшихся в России пороховых заводов. Снарядный кризис можно с тем же основанием назвать и зарядным. Имевшиеся в Империи 38 сернокислотных заводов в 4 раза уступали германским по мощности⁸⁰.

Серная кислота – важнейший компонент производства бездымного пороха и с проблемой увеличения потребностей в ней столкнулись все участники войны, но в России и во Франции эта проблема осложнялась потерей части районов, где были расположены заводы по её производству. Однако русская армия, в отличие от французской, в худшие для себя дни осталась практически без эффективного контакта с союзниками. Кризис 1915 г. продемонстрировал это со всей силой.

Таким образом, стратегическая значимость вступления Турции в войну на стороне Германии для России и её союзников явно и значительно превосходит непосредственно военное напряжение, вызванное появлением нового фронта, хотя не стоит и недооценивать это событие. Протянувшись от Чёрного моря до Персидского залива, фронт непосредственно затронул формально нейтральную Персию, сказался в Афганистане и косвенно повлиял на положение в русском Туркестане, британской Индии и оккупированной нашими союзниками части Османской империи. Первой реакцией Лондона на вступление в войну Турции было завершение длительного процесса оккупации Египта и Кипра. Остров был присоединён к владениям Британской империи 5 ноября 1914 г.⁸¹, 18 декабря 1914 г. был объявлен британский протекторат над Египтом⁸². В начале 1915 г. под ударом неприятеля на короткий промежуток времени оказалась важнейшая коммуникация Великобритании – Суэцкий канал, что стало одной из причин организации атаки союзников на Дарданеллы. И всё же все эти события, затронувшие столь огромные пространства, несравнимы по значению с блокадой экономики воюющей России – страны, ослабление которой даже на время сделало возможным прочное сохранение стратегической инициативы за Центральными державами с весны 1915 по весну 1916 г.

Ключевые слова: *Первая мировая война – Турция – Черноморские проливы – стратегия России – пути сообщения – внешняя торговля – финансы.*

Keywords: *World War I – Turkey – the Black Sea straits – Russia's strategy – supply routes – foreign trade – finance.*

⁸⁰ Маевский И. В. Экономика русской промышленности в условиях Первой мировой войны / И. В. Маевский ; Акад. наук СССР, Ин-т экономики. М. : Госполитиздат, 1957. С. 16–17, 19, 47, 127–128, 144–145, 179.

⁸¹ Указ о присоединении Кипра к Великобританским владениям. 5 ноября 1914 г. // Известия Министерства иностранных дел (далее – ИМИД). Петроград, 1915. № 2. С. 39–40.

⁸² Объявление английского протектората над Египтом // ИМИД. Петроград, 1915. № 1. С. 73–74.