

ВЫСШИЙ СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.  
ОТДЕЛ РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ.

---

Работы отдела фабрично-заводской и служебно-прикладной  
статистики

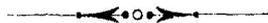
В. И. Фролов.

.....  
Серия II.  
.....

.....  
Выпуск I.  
.....

==== Добыча и потребление  
топлива в России ====

ДО ВОЙНЫ И В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ.



СКЛАД ИЗДАНИЯ  
при редакц.-издат. отделе ВСНХ.  
Кузнецкий пер. 3.

ВЫСШИЙ СОВЕТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.  
ОТДЕЛ РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ.

---

Работы отдела фабрично-заводской и служебно-прикладной  
статистики

В. И. Фролов.

.....  
Серия II.  
.....

.....  
Выпуск I.  
.....

==== Добыча и потребление  
топлива в России ====

ДО ВОЙНЫ И В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ.



## ОГЛАВЛЕНИЕ.

- I. **Общее потребление топлива перед войной.** Роды топлива и распределение их между четырьмя категориями потребителей. Домашнее потребление. Потребление топлива промышленными заведениями. Потребление флота. Потребление железных дорог. |
- II. **Дрова.** Лесные богатства мира. Леса России. Губернии, отправляющие и получающие дрова. Снабжение дровами Центрального промышленного района. Потребление дров железными дорогами. Вывоз дров за границу.
- III. **Каменный уголь.** Развитие каменноугольной промышленности в России. Донецкий район. Прочие районы России. Промышленное потребление твердого минерального топлива. Потребление железных дорог. Потребление каменного угля флотом и домашнее.
- IV. **Жидкое минеральное топливо.** Развитие русской нефтяной промышленности. Вывоз жидкого топлива с мест добычи в распределительные пункты. Потребление топлива железными дорогами, флотом, промышленными заведениями, домашнее. Конкуренция нефти и каменного угля. Двигатели внутреннего сгорания. Вывоз жидкого топлива за границу.
- V. **Торф и прочие виды топлива.** Торфяные болота в России. Разработка торфа в Московском, Воронежском и Самарском районах. Древесный уголь.
- VI. **Добыча и потребление топлива во время войны.** Прекращение ввоза иностранного угля. Занятие неприятелем Домбровского района. Увеличение работы железных дорог. Добыча каменного угля. Нефтяная промышленность. Влияние войны на направление деятельности нефтеперегонных заводов. Вывоз нефти на Волгу. Добыча торфа. Добыча дров. Каменный уголь Подмосковного района. Потребление топлива железными дорогами в 1918 г. Дрова в 1918<sup>г</sup>, г. Нефть в 1918<sup>г</sup>, году. Положение топливного вопроса к навигации 1919 года.

## I. Общее потребление топлива в России перед войной.

Точного учета размеров потребления даже тех родов топлива, для регистрации которых существует статистика, как, например, каменный уголь, к сожалению, у нас нет, а о потреблении главного нашего топлива—дров—приходится судить по очень приблизительным, очень шатким соображениям; то же надо сказать и о второстепенных родах топлива, каковы: древесный уголь, старые шпалы, кизяк и т. п.

Домашнее потребление топлива определено нами умножением числа жителей на 0,24 (по анкете отдела топлива, среднее потребление в городах Европейской России выражается 0,24 куб. саж. в год на 1 жителя; этот коэффициент принят нами и для всей России).

Все потребление Европейской России (без Финляндии, но со включением Кавказа и Урала, всех железных дорог, в том числе местных и средне-азиатских, всего морского и речного флота Европейской России) определяется в круглой приблизительной цифре—при переводе всех видов топлива на каменный уголь—7,4 миллиардов пудов.

Между четырьмя категориями потребителей и четырьмя родами топлива это топливо распределяется так:

Потребление.	Дрова в тыс. куб. саж.	Камен. уголь.	Нефть	Торф и проч.	В переводе на каменный уголь в миллион. пудов.					%
					Дрова.	Кам. уголь.	Нефть	Торф.	Всего.	
Домашнее . . . . .	37.100	166	10	38	3.710	166	16	18	3.910	52,9
Промышленные зав. . . . .	4.000	1634	190	275	400	1.634	285	115	2.434	32,9
Железн. дорог . . . . .	1.070	580	110	—	107	580	165	—	852	11,5
Флота. . . . .	300	60	70	—	30	60	110	—	200	2,7
<b>ВСЕГО. . .</b>	<b>4.2470</b>	<b>2.440</b>	<b>380</b>	<b>313</b>	<b>4.247</b>	<b>2.440</b>	<b>576</b>	<b>133</b>	<b>7.396</b>	<b>100</b>

Домашнее потребление, как видно из приведенной таблицы, поглощает более половины всего потребляемого топлива—52,9%, в переводе на каменный уголь—около 4 миллиардов пудов.

Роль отдельных родов топлива в домашнем потреблении:

дрова (3710 тыс куб. саж.) . . . . .	94,8%
кам. уг. (166 милл. пуд.) . . . . .	4,3%
нефть (10 милл. пуд.) . . . . .	0,4%
торф и проч. (38 милл. пуд.) . . . . .	0,5%

Отопление жилых домов в России почти исключительно дровяное; что касается каменного угля и жидкого топлива, особенно последнего, то они потребляются почти исключительно в городах.

Следующее за домовым потреблением место занимает потребление промышленных заведений (фабрик и заводов)—2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллиарда пудов в переводе на каменный уголь, или 32,9% всего российского потребления.

Роль отдельных родов топлива в потреблении промышленных заведений такова:

дрова (4.000 тыс. куб. саж.) . . . . .	16,5%
кам. уг. (1634 милл. пуд.) . . . . .	67,1%
Нефть (190 > > ) . . . . .	11,7%
торф и проч. (275 милл. пуд.) . . . . .	4,7%

В промышленном потреблении топлива первое место (60%) занимает твердое минеральное топливо, для краткости у нас названное каменным углем; сюда входят не только каменный уголь и антрацит русского и иностранного происхождения, но и кокс и брикеты. Второе место принадлежит дровам, далее следует жидкое топливо, под которым здесь разумеются не только нефтяные остатки (мазут), но и натуральная сырая нефть, а также бензин, газолин и керосин, сжигаемые в двигателях внутреннего сгорания.

Из 275 милл. пуд. (5,7%) прочего топлива на долю торфа приходится в круглой цифре 90 мил. пуд.

Еще более видную роль твердое минеральное топливо играет в потреблении железных дорог. Здесь составляли:

дрова . . . . . (1.070 тыс. куб. саж.) . . . . .	12,6%
кам. уг. . . . . (580 мил. пуд.) . . . . .	68,1%
нефть . . . . . (110 > > ) . . . . .	19,3%

В потреблении топлива флотом первое место занимает нефть, второе—каменный уголь и третье—дрова:

дрова . . . . . (300 тыс. куб. саж.) . . . . .	15%
кам. уг. . . . . (60 мил. пуд.) . . . . .	30%
нефть . . . . . (70 > > ) . . . . .	55%

В общей сумме техническое потребление топлива, т.-е. промышленных заведений, железных дорог и флота, выражается следующей табличкой:

дрова . . . 5370 т. к. с., в переводе на кам. уг. . . 537 м. п.	15,4%
кам. уг. . . 2274 мил. пуд. > > > . . 2274 >	65,2%
нефть . . . 370 > > > > > . . 560 >	16,1%
торф и пр. 275 > > > > > . . 115 >	3,3%

# Потребление топлива в России.



Д р о в а.



Камен. уголь.

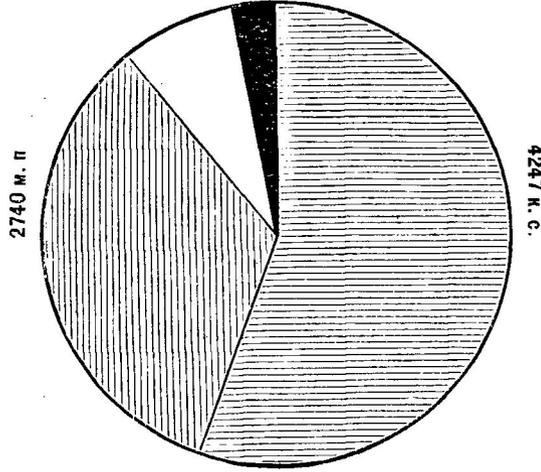


Н е ф т ь.



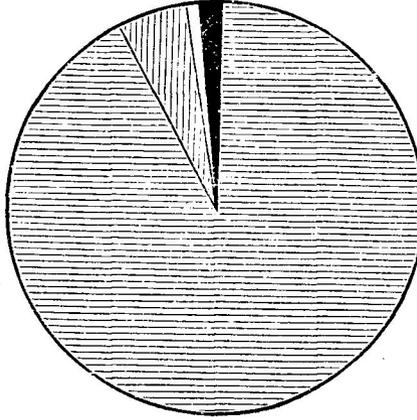
Торф и проч.

Общее потребл. всех родов топлива в 1919 г. (7396 м. п.)  
380 м. п. 313 м. п.



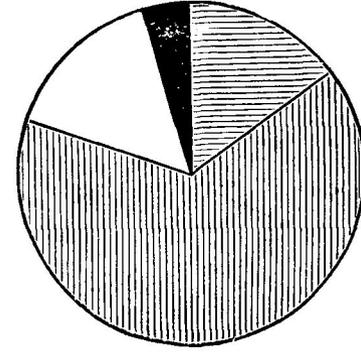
Домашнее потребл. топл. (3910 м. п.)

166 м. п. 70 м. п. 38 м. п.



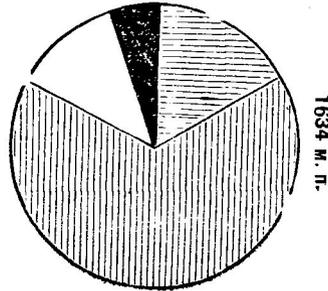
Техническое потребл. топл. (3486 м. п.)

370 м. п. 275 м. п. 5370 к. с.



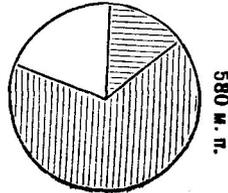
Потребл. топл. промышл. заведениями (2434 м. п.)

190 м. п. 275 м. п. 4000 к. с.

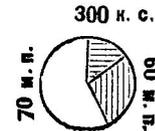


Железн. дорогами потребл. топл. (852 м. п.)

110 м. п. 1070 к. с.



Флотом потр. т. (200 м. п.)



Промышленные заведения в отношении потребления топлива по территории России распределяются так: металлургические заводы юга России—исключительно каменный уголь; кавказские нефтяные промыслы и заводы—исключительно жидкое топливо, кавказская промышленность—преимущественно жидкое топливо, в меньшей мере—каменный уголь и дрова; Московский район: дрова—35%, жидкое топливо—

33%, каменный уголь—19%, торф—11%, прочее—2%; Петроградский район: каменный уголь—48%, дрова—31%, нефть—19%; прочее—2%; Харьковский: каменный уголь—86%, дрова—10%, нефть и проч.—4%; Киевский: дрова—73%, каменный уголь—23%, прочее—4%; Волжский: нефть—56%, дрова—26%, каменный уголь—10%, прочее—8%; Уральский: дрова—76%, древесный уголь и проч.—18%, нефть—4%, каменный уголь—2%; Одесский: каменный уголь—70%, дрова—30%; Ростовский: каменный уголь—71%, дрова—29%.

Все вышеприведенные цифры относятся к последнему предвоенному 1913 г. Война захватила Россию в период промышленного расцвета, который отражался в быстром росте спроса на топливо. Предложение топлива не поспевало за спросом на него, результатом чего явился быстрый рост цен на топливо: в 1910 г. цена нефти 15½ коп. (Баку), а паровичного каменного угля 8,2 коп. (рудники), а в 1913 году цена первой была 42, а второго—11,6.

Увеличилась в это время и работа железных дорог, что на потреблении топлива отразилось так: в переводе на каменный уголь потребление железных дорог было:

в 1911 г. . . . .	709 мил. пуд. . . . .	100
в 1912 г. . . . .	762 » . . . . .	108
в 1913 г. . . . .	852 » . . . . .	120

По относительному значению того или иного вида топлива железные дороги группируются так:

- I. Дороги, потреблявшие почти исключительно один каменный уголь: Екатерининская, Южные, Сев.-Донецкая, Юго-Западная и Московско-Киево-Воронежская (уголь составлял от 94,2% до 99,2%).
- II. Дороги, потреблявшие уголь и дрова: Александровская, Либаво-Роменская, Полесские, Риго-Орловская, М.-В.-Рыбинская и Северо-Западные (уголь—от 58,1% до 86,1%, дрова—от 13,5% до 41,8% и нефть—до 3,8% на Александровской дор.).
- III. Дороги, потреблявшие уголь, дрова и нефть: Николаевская, Московско-Виндаво-Рыбинская, Московско-Казанская, Рязано-Уральская, Самаро-Златоустовская.
- IV. Дороги, потреблявшие уголь и нефть: Московско-Нижегородская, Мурманская, Сызрано-Вяземская, Юго-Восточные, Владикавказская.
- V. Дороги, потреблявшие нефть и дрова: Северная.
- VI. Дороги потреблявшие исключительно нефть: Закавказские, Ташкентская и Среднеазиатская (нефть—от 85,9% до 89,6%, дрова—до 8,3%, каменный уголь—до 7,2%).

Иностранного каменного угля железными дорогами в 1913 году было потреблено 61,7 мил. пуд. Главными потребительницами иностранного каменного угля были дороги: Привислянские—Северо-Западные (11,4 м. п.), Риго-Орловская (11,1 м. п.) и Либаво-Роменская (8,7 м. п.), далее следуют Александровская, Екатерининская, Николаевская, Полесские, Южные, Юго-Западные, Петроградская и Московская сеть, Моск.-Винд.-Рыбинская и Владикавказская, потреблявшие каждая от 2 до 4½ мил. пуд.

Потребление того или иного рода топлива определяется в конечном счете ценой топлива. Учитывая все качества разных видов топлива, т. е. не только коэффициент теплопроизводительности, но и большее или меньшее удобство хранения, большую или меньшую степень тщательности ухода и т. д., можно установить следующую, так сказать нормальную, зависимость между ценами: каменный уголь донецк.—1, жидкое топливо—от 2 до 2½, торф—0,4, дрова—0,4.

В жизни, конечно, от этой нормы постоянно бывают отступления, которые в случаях устойчивости ведут к замене одного топлива другим; такая смена особенно часто имеет место в отношении каменного угля и нефти.

Следующая справка о фактических ценах, по которой было в 1913 году приобретено топливо железными дорогами, иллюстрирует фактическое соотношение цен:

ДОРОГИ:	1 пуда	1 пуда	1 куб. саж.	Относительные цены		
	нефти.	кам. угля.	дров.	в копейках:		
	Цена в копейках:			нефть.	кам. уг.	дрова.
Александровская . . . . .	56,0	20,6	20,37	2,7	1	0,4
Екатерининская . . . . .	53,18	8,68	32,35	6,1	1	1,5
Закавказские . . . . .	33,30	15,0	23,64	2,2	1	0,6
М.-К.-Нижегородская . . . . .	36,70	17,4	25,76	2,1	1	0,6
Николаевская . . . . .	54,0	19,0	19,13	2,8	1	0,4
Самаро-Златоустовская . . . . .	40,0	21,0	21,20	1,9	1	0,4
Среднеазиатская . . . . .	30,32	19,0	62,50	1,6	1	1,3
Сызрано-Вяземская . . . . .	38,47	10,16	21,05	3,7	1	0,3
Северная . . . . .	43,58	24,73	17,44	1,8	1	0,3
Северо-Западные . . . . .	59,0	21,0	21,40	2,8	1	0,4
Ташкентская . . . . .	42,0	26,0	—	1,6	1	—
	Н о р м а л ь н о			2	1	0,4

Во флоте преобладанию жидкого топлива дает пароходство волжского бассейна, потребившее в 1913 г. 40 мил. пуд., каспийский флот (наливной и сухогрузный) потребляет около 20 мил. пуд., остальные—около 10 мил. пуд.—потребление военного флота; на южных и западных реках преобладает каменный уголь, на северных—дрова, в морском флоте—каменный уголь.

Поставщиками топлива являются: север и северо-восток России в отношении дров; Донецкий, Домбровский, Уральский, Кавказский, Подмосковный, Туркестанский, Восточный и Западный Сибирские районы, Англия и Германия—в отношении твердого минерального топлива; Бакинский, Грозненский, Майкопский и Уральский районы—в отношении жидкого топлива.

## II. Д р о в а.

Точного учета лесных богатств нет; по приблизительным же сведениям (М. Madelin, „Production forestière dans le divers pays du globe“) лесом на земном шаре занято 1.529 миллионов десятин, в том числе в

Европе . . . . .	268 мил. дес.
Азии . . . . .	353 » »
Африке . . . . .	210 » »
Америке . . . . .	529 » »
Австралии . . . . .	86 » »

В среднем на 1 жителя приходится около 0,9 десятины леса. На долю России приходилось 503 мил. десятин, в том числе в Европе 187 мил. десятин (65% всей лесной площади Европы) и в Азии 316 мил. десятин (около 90% исследованных лесов Азии); в отдельности на Европейскую Россию приходится 165 мил. десятин, Финляндию—14 мил., Кавказ—7,5 мил. В труде В. В. Фааса, «Пространство русских казенных лесов и их эксплуатация» площадь лесов 60 губерний и областей Европейской России (нет сведений по Уральской обл. и Выборгской губ.) определяется в 141,7 мил. десятин., из которых

казенных лесов . . . . .	87,1 мил. п.	. . . 61,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
частновладельческих . . . . .	36,0 » »	. . . 25,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Удельных . . . . .	5,3 » »	. . . 3,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Крестьянских . . . . .	10,8 » »	. . . 7,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Прочих . . . . .	2,5 » »	. . . 1,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Из общего пространства этих 60 губерний и областей леса составляют 33,7%.

Лесной площадью свыше миллиона десятин располагают следующие губернии:

1)	Архангельская . . . . .	32,1 мил. десят.	. . . 44,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	всей площади губернии
2)	Вологодская . . . . .	29,9 » »	. . . 81,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
3)	Пермская . . . . .	17,1 » »	. . . 57,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
4)	Вятская . . . . .	5,7 » »	. . . 41,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
5)	Олонецкая . . . . .	5,7 « »	. . . 47,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
6)	Новгородская . . . . .	5,4 » »	. . . 53,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
7)	Костромская . . . . .	3,5 » »	. . . 46,6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
8)	Минская . . . . .	3,1 » »	. . . 40,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
9)	Уфимская . . . . .	2,7 » »	. . . 25,0 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
10)	Оренбургская . . . . .	2,5 » »	. . . 15,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
11)	Петроградская . . . . .	1,9 » »	. . . 50,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
12)	Нижегородская . . . . .	1,7 » »	. . . 38,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »
13)	Казанская . . . . .	1,7 » »	. . . 30,2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	» » »

14) Волинская . . . . .	1,7 мил. десят.	. . . . .	28,3%	всей площади губернии
15) Тверская . . . . .	1,4 »	»	24,1%	» » »
16) Могилевская . . . . .	1,2 »	»	28,3%	» » »
17) Владимирская . . . . .	1,2 »	»	27,8%	» » »
18) Смоленская . . . . .	1,2 »	»	24,5%	» » »
19) Самарская . . . . .	1,0 »	»	7,6%	» » »

Около миллиона десятин леса имеют губернии Ярославская (941 т.), Калужская (778 т.), Московская (818 т.), Витебская (993 т.), Тамбовская (961 т.) и Саратовская (890 т.).

Многолесным является север России, именно девять первых в вышеприведенном списке губерний, где вся лесная площадь—104,5 мил. десятин и леса составляют от 40,7% до 81,8% всего пространства.

14 центральных губерний имеют среднюю лесистость от 25 до 38,2%; 21 губерния центральной России, часть прибалтийского края, привислянского и юго-западного имеют лесистость от 15 до 25%; 11 губерний черноземной полосы, части привислянского края и южного района имеют лесистость от 5,5% до 12,7% и наконец губернии: Полтавская (5%), Екатеринославская (3%), Астраханская (3,4%) Область Войска Донского (2,1%) и Херсонская (1,6%) почти безлесны.

Учсть, какие местности, в каком количестве и куда поставляли дрова, не представляется возможным. Попытка подойти к ответам на эти вопросы чрез статистику водных и железнодорожных перевозок является несостоятельной потому, что большая часть дров доставляется в места потребления гужем, а учета гужевой перевозки нет совсем. Приблизительно мы определили потребление дров в России в 42.470 тыс. кубич. сажен, или в пудах—10.617,5 мил. пудов, а статистикой водных и железнодорожных перевозок в 1913 году учтено только 883,7 мил. пуд. дров по отправлению, или всего около 8½%.

Крупнейшими отправителями дров (железнодорожным и водным путем) являются следующие губернии:

1) Новгородская отпавл. за пределы губерн. . . . .	63	м. п.
2) Олонская » » » . . . . .	28,1	»
3) Минская » » » . . . . .	27,3	»
4) Тверская » » » . . . . .	22,2	»
5) Волинская » » » . . . . .	16,9	»
6) Казанская » » » . . . . .	16,7	»
7) Калужская » » » . . . . .	16,3	»
8) Костромская » » » . . . . .	12,0	»
9) Владимирская » » » . . . . .	10,9	»
10) Тамбовская » » » . . . . .	10,8	»
11) Виленская » » » . . . . .	8,4	»
12) Смоленская » » » . . . . .	8,3	»
13) Орловская » » » . . . . .	7,7	»
14) Симбирская » » » . . . . .	6,8	»
15) Нижегородская » » » . . . . .	6,5	»
16) Псковская » » » . . . . .	4,9	»
17) Могилевская » » » . . . . .	5,0	»
18) Черниговская » » » . . . . .	4,5	»
19) Вологодская » » » . . . . .	4,4	»
20) Уфимская » » » . . . . .	2,2	»
21) Пермская » » » . . . . .	1,8	»
22) Подольская » » » . . . . .	1,8	»
23) Гродненская » » » . . . . .	1,3	»

Крупнейшими получателями были губернии:

1) Петроградская получ. из других губерний . . . . .	96,9	м. п.
2) Московская » » » . . . . .	55,5	»
3) Киевская » » » . . . . .	18,6	»
4) Херсонская » » » . . . . .	10,1	»

5) Саратовская	получ.	из других	губерний . . . . .	8,6	»
6) Лифляндская	»	»	» . . . . .	8,5	»
7) Ковенская	»	»	» . . . . .	6,9	»
8) Астраханская	»	»	» . . . . .	6,3	»
9) Екатеринославск.	»	»	» . . . . .	5,4	»
10) Курская	»	»	» . . . . .	4,8	»
11) Полтавская	»	»	» . . . . .	4,8	»
12) Харьковская	»	»	» . . . . .	4,6	»
13) Эстляндская	»	»	» . . . . .	4,6	»
14) Тульская	»	»	» . . . . .	3,6	»
15) Рязанская	»	»	» . . . . .	3,0	»
16) Воронежская	»	»	» . . . . .	2,7	»
17) Архангельская	»	»	» . . . . .	2,5	»
18) Ярославская	»	»	» . . . . .	1,5	»
19) Витебская	»	»	» . . . . .	1,3	»
20) Самарская	»	»	» . . . . .	1,1	»

Не представляется затруднений объяснить, почему лесистая Петроградская и Московская губернии оказываются ввозящими дрова из других губерний: развитие промышленности и громадное домовое потребление городов Петрограда и Москвы объясняют этот ввоз. До некоторой степени подобное же объяснение можно было бы приложить и к ввозу в Ярославскую губернию, но ввоз в Архангельскую губ. так объяснен быть, конечно, уже не может: очевидно, речной сплав дров регистрируется не точно — это с одной стороны, а с другой — неучтенный совсем гужевой вывоз за пределы губернии покрывает с избытком железнодорожное и водное прибитие. Тем не менее некоторую ориентировку в вопросе передвижения дровяного топлива приведенные выше сведения все же дают.

Гужевой привоз дров в крупные города не играет значительной роли; в отношении этих крупных городов можно, без риска впасть в большую ошибку, принять, что сумма железнодорожного и водного привоза является в то же время и суммой потребления дров этими пунктами. В 1913 году привезено дров миллионов пудов:

в Петроград . . . . .	152,4 м. п.
» Москву . . . . .	82,2 »
» Киев . . . . .	20,0 »
» Харьков . . . . .	3,9 »
» Одессу . . . . .	6,6 »

Привоз в Петроград распределялся так:

железными дорогами . . . . .	76,5 м. п.
внутрен. водн. путем . . . . .	72,9 »
морем . . . . .	3,0 »

Снабжали Петроград губернии: Петроградская — доставившая 51,2 м. п., в том числе жел. дорогами 19,5 м. п. (в среднем с расстояния 112 верст) и водным путем 31,7 (в среднем с расстояния 183 верст); Новгородская — 45,3 м. п., в том числе жел. дор. 33,6 м. п. (с расстояния 227 вер.) и водным 11,7 м. п. (с расстояния 459 в.); Олонецкая — 23,9 м. п. исключительно водным путем, из Финляндии — 25,4 м. п.; в том числе железн. дор. 20 м. п., затем в заметных количествах доставлены были дрова из губерний Псковской, Тверской и Вологодской (от 272 до 816 тыс. пуд. из каждой).

Москва снабжалась исключительно железнодорожным путем, из 82,2 мил. пуд. доставлено губерниями: Московской — 27,6 м. п., Тверской — 16,6, Владимирской — 8,4, Калужской — 8,0, Смоленской — 5,9, Тамбовской — 2,8, Новгородской — 2,7, Рязанской — 1,2 м. п., Ярославской — 0,4, Нижегородской — 0,6, Тульской — 0,3 м. п. и еще незначительными количествами из 10 губерний — 0,4 м. п.

Киев, в противоположность Москвѣ, снабжался дровами главным образом водным путем (по Днепру): из 20 м. п., доставленных сюда, по Днепру прибыло 14,9 м. п.; из Минской губ.—8,9 м. п., Киевской—1,9, Черниговской—1,5, Могилевской—1,2; железнодорожным путем дрова доставляются из Киевской губ. (2,9 м. п.) и Воынокой (1,7).

Незначительное сравнительно количество дров для Харькова (3,9 м. п.) доставлялось понемногу из 21 губернии; крупными поставщиками дров являются только Орловская (1,7 м. п.) и Черниговская губ. (0,6 м. п.).

Одесса получала дрова исключительно железнодорожным путем из Подольской губ. (3,4 м. п.), Воынской (2,0 м. п.), Киевской (0,4), Херсонской и Черниговской (по 0,2 м. г.); всего 6,6 м. п. (в 1913 году).

Так как домовое потребление дровяного топлива, как городами, так и селениями, определено просто путем помножения числа жителей на 0,24 куб. саж., то здесь мы больше на нем останавливаться не будем: в общей цифре для России (без Финляндии, но со включением Кавказа и Урала) оно определяется в 37,100 тыс. куб. саж., или 9,275 мил. пудов, что соответствует 3,710 мил. пуд. донецкого каменного угля.

Железные дороги потребили в 1913 г. дров 1,070 тыс. куб. саж.

В отношении потребления дров жел. дороги располагаются в таком порядке:

1. Северная . . . . .	145	тыс. куб. саж., дрова конкурируют с нефтью, которой потреблено 6 м. п. (дрова 61%, неф. 39%)
2. Северо-Западные . . . . .	88	т. к. с., дрова составляют 25%, остальн. кам. уг.
3. Моск.-Казанская . . . . .	68	» » 23% кам. уг., 59% и нефть 18%
4. Петр. сеть М.-В.-Р. ж. д. . . . .	64	» » 56% остальное кам. уголь
5. Николаевская . . . . .	61	» » 19% кам. уг. 41%, нефть 40%
6. Ряз.-Уральская . . . . .	54	» » 13% » 50, » 37%
7. Риго-Орловская . . . . .	31	» » 17% » 83% »
8. Полесские . . . . .	32	» » 22% » 78% »
9. Моск. сеть М.-В.-Р. ж. д. . . . .	32	» » 42% » 58% »
10. Пермская . . . . .	27	» » 10% » 90% »
11. Юго-Западные . . . . .	26	» » 1% » 99% »
12. Самаро-Златоуст. . . . .	25	» » 12% » 11% » 77%
13. Либаво-Роменск. . . . .	20	» » 14%, остальн. каменн. уголь.

От 10 до 20 тыс. куб. саж. потребили дороги: Александровская, М.-К.-Воронежская, Сызрано-Вяземская, Юго-Восточная, Ташкентская, Владикавказская, Закавказская; Сибирскими дорогами потреблено 74 тыс. куб. саж.

В зависимости от цен каменного угля и в особенности нефти потребление дров железными дорогами подвергалось большим колебаниям. Так, потребление северных дорог в 1911 г. было 112 т. к. с. в 1913 г.—145 т., а северо-западных в 1911 г.—136 и в 1913 г.—88.

Чрезвычайно возросло потребление дров на Юго-Западных дорогах—с 13 до 25 тыс. куб. саж., уменьшилось на Риго-Орловской, Полесских и друг.; в общем, как это отмечалось нами, к 1913 г. потребление дров уменьшилось.

Вывоз лесных материалов из России за границу составляет в сумме всего русского экспорта весьма заметное место: в пятилетие 1904—1908 г. стоимость вывезенного леса в среднем ежегодно выражалась 981 мил. руб. и составляла 9,5% общей стоимости всех вывозимых материалов, в пятилетие 1909—1913 средняя годовая стоимость возросла до 1,423 милл. руб. (10,2%); в пудах вывоз лесных материалов на десятилетие 1904—1913 г. возрос с 250 мил. пуд. до 463,8; но дрова в общем количестве вывозимых из России лесных материалов составляют всего 1,7%. В 1913 году было всего вывезено 463,8 милл. пуд., в том числе:

обработанного леса . . . . .	239,9	милл. пуд.—51,7%
дров . . . . .	7,8	» » — 1,7%
бревен . . . . .	74,3	» » — 16,0%
прочего необработанного леса . . . . .	141,8	» » — 30,6%

Из 7,8 м. п. дров, вывезенных в 1913 г., по Европейской границе вывезено 7,0 м. п., в том числе по Белому морю 1,0 м. п., по Балтийскому 3,8 (48,7%), по русско-прусской границе 2,0 м. п., по русско-австрийской—0,2 м. п., по азиатской границе вывезено 0,8 м. п. За последние годы наблюдается совершенно определенная тенденция увеличения вывоза досок, шпал, дерева для спичек и писчебумажного производства и уменьшение вывоза бревен и брусьев и в особенности дров:

было вывезено дров в 1911 г.—	13,4	милл. п.—	100
»	»	»	1912 г.— 9,3
»	»	»	1913 г.— 7,8

За три года экспорт дров упал на 42%, уменьшившись по всем направлениям, но неравномерно:

Вывезено.	По Бел. морю.	Балт.	Русско-прус. границе.	Русско-австр.	Азиатской.
1911	4,5	4,3	2,3	1,2	1,2
1913	1,0	3,8	2,0	0,2	0,8
уменьш. на 78,9%		11,6	13,0	83,3	33,8

Уменьшение падает главным образом на Беломорское направление и на русско-австрийскую границу.

### III. Каменный уголь.

Из 2,440 милл. пудов твердого минерального топлива, потребленных в Европейской России в 1913 году, 520 милл. пуд. дал иностранный уголь.

Иностраным углем в 1913 г. было покрыто 22% потребности, 78% покрыто углем, добытым в России.

Вся добыча каменного угля в России в 1913 г. выражается 2.223,7 милл. пуд. За десятилетие, предшествовавшее 1913 году, углепромышленность развивалась так:

		Добыто милл. пуд.
1903 г. . . . .	1091	100
1904 » . . . . .	1197	110
1905 » . . . . .	1140	105
1906 » . . . . .	1321	121
1907 » . . . . .	1538	141
1908 » . . . . .	1581	145
1909 » . . . . .	1588	145
1910 » . . . . .	1522	140
1911 » . . . . .	1739	160
1912 » . . . . .	1904	174
1913 » . . . . .	2224	204

За 10 лет добыча каменного угля более чем удвоилась.

По районам добыча угля распределяется так:

	Милл. пуд.	%
Донецкий бассейн . . . . .	1561,0	70,2
Домбровский бассейн . . . . .	426,3	19,2
Подмосковный бассейн . . . . .	17,1	0,8
Урал . . . . .	70,0	3,1
Кавказ . . . . .	4,3	0,2
Туркестан . . . . .	6,0	0,3
Западная Сибирь . . . . .	45,0	2,0
Восточная Сибирь . . . . .	94,0	4,2
Всего . . . . .	2223,7	100

В ряду главнейших угледобывающих государств Россия занимает шестое место: в 1913 году добыли каменного угля:

Соединенные Штаты Сев. Америки . . . . .	31,266	милл. пуд.
Великобритания . . . . .	17,820	»
Германия . . . . .	17,032	»
Австро-Венгрия . . . . .	3,250	»
Франция . . . . .	2,450	»

Почти  $\frac{3}{4}$  всего добываемого в России угля дает Донецкий бассейн. Этот бассейн является и наиболее развивающимся. Широкое развитие каменноугольного дела в Донецком бассейне обуславливается, кроме естественных условий, притоком сюда в громадном количестве иностранного капитала, создавшего большинство крупных промышленных предприятий России—каменноугольных, металлургических и других.

Развитие донецкого каменноугольного дела характеризуется следующими цифрами:

	Добыча мил. пуд.
1903 г. . . . .	707,4
1904 » . . . . .	798,6
1905 » . . . . .	785,3
1906 » . . . . .	869,4
1907 » . . . . .	1060,5
1908 » . . . . .	1093,2
1909 » . . . . .	1082,7
1910 » . . . . .	1019,9
1911 » . . . . .	1217,6
1912 » . . . . .	1304,6
1913 » . . . . .	1561,0

Добываемый в Донецком бассейне уголь шел отчасти на рынок, отчасти на производство кокса и брикетов, отчасти для местного потребления.

Из добычи 1913 года пошло

на рынок: угля . . . . .	998,2	м. п., антрацита . . . . .	267,8,	всего	1176,0
» кокс и брикеты . . . . .	236,8	»	»	0,8	» 237,6
» собствен. надобности . . . . .	114,9	»	»	21,1	» 136,0.

С мест добычи каменный уголь вывозился почти исключительно железнодорожным путем; гужем в 1913 г. вывезено немного более 10 мил. пуд.

Из 1.197 мил. пуд., вывезенных из Донецкого бассейна, приходится:

на каменный уголь . . . . .	777	мил. пуд.
» антрацит . . . . .	255	» »
» кокс . . . . .	151	» »
» брикеты . . . . .	15	» »

Потребителями донецкого угля в 1913 г. явились:

1) железные дороги . . . . .	320 м. п.
2) металлургические заводы . . . . .	267 »
3) сахарные заводы . . . . .	62 »
4) переделочные заводы . . . . .	42 »
5) фабрики . . . . .	136 »
6) пароходы . . . . .	45 »
7) соляные заводы . . . . .	6 »
8) газовые заводы . . . . .	5 »
9) прочие потребители . . . . .	321 »
Вывезено за-границу. . . . .	2 »

Несмотря на рост добычи каменного угля, спрос на него не был удовлетворен. В виду недостатка нефти и дороговизны дров, на замену их потребовалось по сравнению с 1912 годом, угля больше на 260—270 мил. пуд., а увеличение добычи его выразилось всего 157 мил. пуд. Недостаток был восполнен увеличением ввоза иностранного каменного угля, но вместе с этим усилился рост цен угля. Вот картина движения цен каменного угля.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
<b>Каменный уголь рядовой паровичный 1-й марки центрального района .</b>	7,9	8,2	8,9	9,2	11,6 коп. за пуд.
<b>Антрацит—плитный и кулачный пласт № 2 грушевского района . . .</b>	15,4	13,7	13,8	13,3	» »

Относительно второго по значению района — **Домбровского** — говорить много не приходится в виду того, что он от России отошел. Добыча 1913 года выразилась в 426,3 мил. пуд. Из этого количества было вывезено (по жел. дор) 360,4 м. п., продано на копях и израсходовано для местных надобностей 64 м. п. Почти 90% домбровского угля потреблялось в пределах бывш. Царства Польского.

В противоположность домбровскому **Подмосковный район**, добыча которого в 1913 году—17,1 мил. пуд.—не составляла и 1% всей российской добычи, в настоящее время, в силу сложившихся обстоятельств, стал играть видную роль в топливном вопросе.

В силу общих условий здесь добыча также усиливалась (добыча 1913 года больше добычи 1912 года на 24%: 17,1 м. п.—13,8 м. п.). Железные дороги (главным образом Сызрано-Вяземская) взяли подмосковного угля в 1913 году—6,2 мил. пуд., фабрики и заводы—6,1 мил. п., для домашнего потребления пошло 3 мил. пуд.

Добыча **Уральского района** в 1913 году выразилась 70 мил. пуд., из коих в Пермской губ. добыто 61 мил. пуд. На нужды Пермской жел. дор. пошло 17½ мил. пуд.

Добыча **Кавказского района** незначительна—4,3 мил. пуд., из которых железные дороги взяли 2 мил. п., промышленные заведения 1½ мил. пуд.

В виду наличия такого конкурента, как нефть, кавказский уголь (Тквибульский), сравнительно низкого качества, значительной роли в топливоснабжении Кавказа не играет.

**Ташкентский район** также не играет заметной роли: добыча 6 мил. пуд.; что же касается **сибирских районов**, то их добыча выразилась в 137 мил. пуд., и есть все данные для широкого развития здесь углепромышленного дела. Уже в 1913 году был установлен особый условный тариф, облегчающий доступ сибирского угля на Самаро-Златоустовскую жел. дорогу.

Промышленное (кроме жел. дорог) потребление твердого минерального топлива в России в 1913 г. распределялось так:

- 1) Южный район—587 м. п., почти исключительно донецкий уголь.
- 2) Привислинский район—389 м. п., в том числе 259 м. домбровского и 127 иностранного.
- 3) Прибалтийский район—257 м. п., в том числе 250 иностран., 6 донецк. и 1 домбров.
- 4) Моск.-Централн. район—126 м. п., в том числе донецкого 114 м. п.
- 5) Ср.-Черноземный район—83 м. п., в том числе донецкого 70 и иностранного 4 м. п.
- 6) Юго-Западный район—81 м. п., в том числе донецкого 56, домбровск. 9, иностранного 16.
- 7) Полесский район—32 м. п., в том числе донецкого 4, домбровского 3, иностранного 25 м.
- 8) Кавказ—27 м. п., в том числе донецкого 25 м. п.
- 9) Уральский район—26 м. п., в том числе донецк. 2, местного 24 м. п.
- 10) Ср.-Поволжский район—20 м. п., почти исключительно донецкий.
- 11) Северный район—5 м. п., исключительно иностранный.
- 12) Юго-Восточный район—1 м. п., исключительно донецкий.

Иностранного угля промышленные заведения потребили 436 м. п., в том числе в Прибалтийском районе—250 м. п., Привислинском—127 м. п., в Полесском—25 м. п., в Юго-Западном—16 м. п.; домбровского угля промышленностью потреблено 278 м. п., из которых 259 м. п. (93%) потреблено в Привислинском районе, 9 м. п. в Юго-Западном и 3 м. п. в Полесском.

Потребление каменного угля железными дорогами в 1913 году выразилось 580 м. п. Более 96% этого количества потреблено следующими 24 дорогами:

1. Екатерининск. . . . .	61 м. п.	13. Николаевск. . . . .	13 м. п.
2. Юго-Восточные. . . . .	46 " "	14. Александровск. . . . .	12 " "
3. Юго-Западные . . . . .	44 " "	15. Владикавказск. . . . .	12 " "
4. Южные . . . . .	40 " "	16. Полесские . . . . .	12 " "
5. Привислинск. . . . .	38 " "	17. Либ.-Ромен, . . . . .	12 " "
6. Пермская . . . . .	29 " "	18. Сызр.-Вязем. . . . .	10 " "
7. Сев.-Западные . . . . .	25 " "	19. Моск.-Нижег. . . . .	9 " "
8. Моск.-К.-Ворон. . . . .	22 " "	20. Моск.-Винд.-Рыб. . . . .	9 " "
9. Варшаво-Венск. . . . .	22 " "	21. Сам.-Злат. . . . .	2 " "
10. Ряз.-Уральская . . . . .	20 " "	22. Закавказск. . . . .	2 " "
11. Риго-Орловская . . . . .	17 " "	23. Сибирские . . . . .	69 " "
12. Моск.-Казанск . . . . .	15 " "		

580 миллионов пудов каменного угля, потребленные железными дорогами, по происхождению распределяются так:

1. Донецкого бассейна . . . 320,6 м. п. (кам. уг. 293,6, антрац. 18,4, кокс 1,4 и брикеты 7,2 м. п.).
2. Домбровск. „ . . . 73,9 „ „
3. Проч. русск. происхожд. . 123,8 „ „
4. Иностранного „ . . . 61,7 „ „

Флот, потребивший 60 м. п. каменного угля, в большей части был морской флот, в меньшей — флот южных и северных рек. Около 20 мил. пуд. каменного угля, потребленного флотом, было иностранного угля.

Что касается домашнего потребления каменного угля, то наиболее крупными потребителями являются губернии: Екатеринославская, Московская, Обл. Войска Донского, Кубанская обл., Киевская губ., Полтавская, Херсонская и Харьковская.

---

#### IV. Жидкое минеральное топливо.

Жидкого минерального топлива в 1913 году потреблено в России 380 мил. пуд., что по теплопроизводительности равно 576 мил. пуд. донецкого каменного угля—или 5.760,000 куб. саж. дров.

В качестве топлива употребляются нефтяные остатки (мазут) и натуральная нефть—в топках паровых котлов, бензин, керосин и нефть—в двигателях внутреннего сгорания.

Поставщиками нефти являлись Кавказ (районы Бакинский, Грозненский, отчасти Кубанский), острова Каспийского моря—Святой и Челекен, в последние годы—Уральский (Эмбинский) район и немного Ферганская область.

В 1913 году добыча нефти в России выразилась в 562 мил. пуд., из которых:

1)	Потреблено в России в виде топлива.....	380 м. п.
2)	» » » керосина.....	70 »
3)	» » » смазоч. масл....	8 »
4)	» » » соляровых.....	4 »
5)	» » » бенз. и вазелина	4 »
6)	» » » проч. продук....	4 »

---

Итого в России..... 470 м. п.

7) Вывезено за-границу:

керосина . . . . .	24,
смазоч. масл . . . . .	11,0
бензина . . . . .	5,5
проч. продуктов. . . . .	7,0

---

Итого вывезено за-границу. . . . 48

Русская нефтяная промышленность существует с 1820 г., но историческое ее существование, как промышленности в подлинном смысле слова, следует считать с 1872 г.; года отмены откупной системы. Бесперывно развиваясь, русская

нефтяная промышленность в 1901 году достигает максимума: в этом году Россия занимает первое место в мире по количеству добытой нефти, превосходя свою будущую победоносную соперницу — американскую промышленность на 152 м. п., или в процентах — на 27,4%: русская добыча в 1901 г. была 706 мил. пуд.

Почти на высоте этого максимума русская добыча нефти держится и в 1902. 1903 и 1904 годах (уменьшение добычи 1903 г. объясняется пожаром грандиозных фонтанов в Баку), в 1905 г. добыча сразу падает до 456 мил. пуд. вследствие армяно-татарской резни, во время которой (август—сентябрь) было сожжено более половины нефтяных вышек. После 1905 года добыча четырех так называемых главных бакинских площадей уже не достигла и 500 мил. пуд., а в последние годы, спускаясь вниз, не достигала и 400 мил. пуд. Но в эти последние годы наряду с увядающим бакинским районом выдвинулись новые районы с значительной добычей, весьма возросла добыча в Грозненском районе, увеличилась также кустарная колодезная добыча нефти. В 1913 году всего в России было добыто 562 мил. пуд., которые по районам распределялись так:

4 главных бакинских площади	—	390 м. п.
Кустарная колодезная добыча	—	18 »
Сураханская площадь . . . . .	—	40 »
Бинагадинская » . . . . .	—	14 »
Остров Святой . . . . .	—	5 »

---

Итого в Бакинском районе. . . 467 м. п.

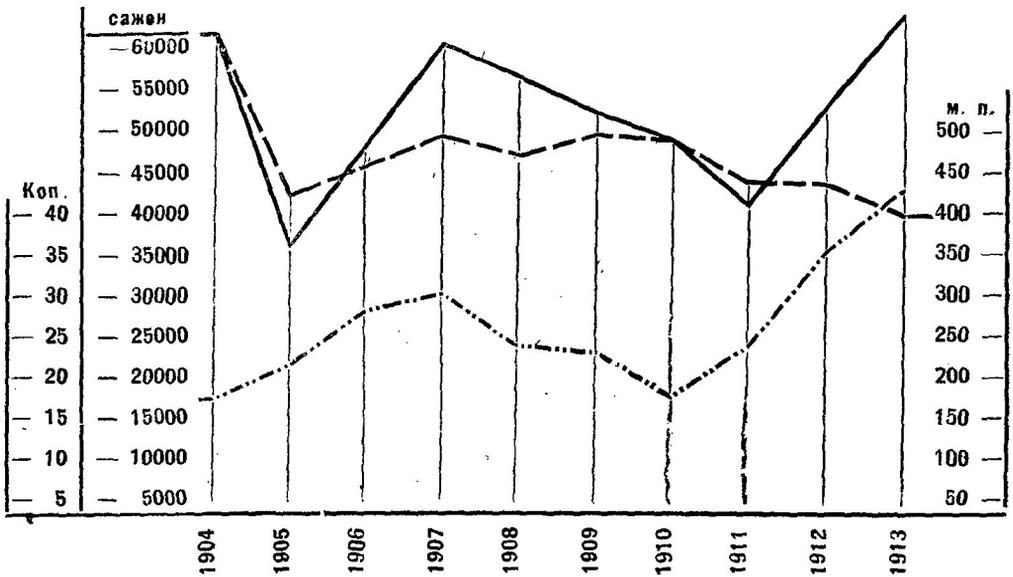
Грозненский район. . . . .	74 м. п.
Майкопский (Кубанский) . . . . .	5 »
Эмбинский (Уральский). . . . .	6 »
О. Челекен . . . . .	8 »
Ферганская область . . . . .	2 »

1913 г. был третьим годом непрерывного под'ема цен после кризиса 1910 г. В результате вышеупомянутых событий 1905 года, обусловивших громадный недобор нефти, цена на нее с 14,6 коп. 1904 г. постепенно возросла до 27,7 коп в 1907 г.—цифры, огромной для того времени. Этот рост цены напугал потребителей жидкого топлива, начался массовый переход на каменный уголь, спрос на жидкое топливо сильно упал, начала падать и цена—с 27,7 коп. 1907 г. дошла до 15,0 коп. в 1910 г. (средняя годовая; в отдельные месяцы цена опускалась ниже 14 коп.), вследствие чего начался обратный процесс—возвращение потребителей к жидкому топливу. Спрос на жидкое топливо стал возрастать, и в связи с этим, а также по причине общего оживления русской промышленности в это время, опять стали расти цены нефти: с 15,0 коп. 1910 г. они доходят до 43,2 коп. <sup>1)</sup>. Ближайшим результатом этих глубоких колебаний цены нефти были такие же резкие колебания в буровой деятельности, от которой зависит добыча нефти. При низких ценах огромные затраты на бурение становятся и невыгодными, и рискованными, и, естественно, сокращаются, а чем меньше бурение, тем, при остальных равных условиях, меньше добыча. На 4 главных бакинских площадях падение производительности в последние годы было так велико, что усиление бурения не увеличивало добычи, а задерживало лишь стремительность падения этой производительности. За годы резких колебаний цены нефти, бурение и добыча в Баку (4-х главных площадей) изменялись так:

1) Здесь, как и выше, приводится цена нефти на бакинских площадях

	Цена коп.	Пробурено сажен.	Добыто мил. пуд.
1904 г. . . . .	14,7	62.354	615
1905 » : . . . .	19,9	35.665	410
1906 » . . . . .	25,6	48.110	448
1907 » . . . . .	27,7	61.253	476
1908 » . . . . .	21,6	56.731	467
1909 » . . . . .	21,0	51.756	490
1910 » . . . . .	15,0	48.436	478
1911 » . . . . .	21,7	44.863	425
1912 » . . . . .	34,8	53.811	419
1913 » . . . . .	42,3	65.169	390

Цена нефти, добыча и количество пробуренных сажен на 4-х бакинских главных площадях.



(сплошная черта—колич. пробур. сажен)  
 (простой черточный пунктир—добыча)  
 (точечный пунктир—цена нефти).

Огромное количество нефти потребляется в виде топлива при самой добыче нефти на промыслах: так, на 4 главных бакинских площадях в 1913 г. израсходовано на топливо 58,6 м. п., что по отношению к добыче составляет 15%. С той поры, как нефть перестала быть дешевым товаром, нефтепромышленниками применяются меры в отношении ее расходования: на промыслах, где есть возможность, стараются утилизировать в качестве топлива газ, выделяющийся из скважин, заменяют тепловые двигатели электрическими, но и за всем тем расход жидкого топлива на нефтяных промыслах и заводах выражается цифрой 100 мил. пуд. в год, причем на промыслах сжигается нефть, а на заводах—нефтяные остатки и испорченные продукты перегонки.

Выпуск на рынок того или иного количества жидкого топлива находится (конечно, в пределах данной добычи нефти) в зависимости от рыночной конъюнктуры. Большой или меньший спрос на квалифицированные нефтяные продукты, а стало быть и более или менее высокая цена на них, как в России, так и за границей, определяли степень так называемой «мазутности» в деятельности нефтеперегонных заводов. Особенно резко это влияние рыночной конъюнктуры на количество выпускаемого топлива сказалось в результате войны, о чем речь будет ниже. В 1913 году выпуск мазута выразился 64%. Владикавказская и Закавказские жел. дор. жидкое топливо брали непосредственно в Баку и Грозном и отчасти в Екатеринодаре (Закавказские дороги в 1913 г. взяли 6 м. п. мазута и 8 мил. п. сырой нефти). Жидкое топливо для промышленных заведений южного и северного Кавказа доставляется железнодорожным путем с мест добычи. Непосредственно из Баку и чрез Петровск из Грозного жидкое топливо бралось для Каспийского флота; все остальные потребители, как жел. дороги, так и промышленные заведения, получают чрез волжские пристани. В 1913 г. поступило в Астрахань для внутреннего потребления нефти и нефтяных остатков 231,4 мил. пуд.

Из Баку . . .	166,7 м. п. мазута и 40,3 м. п. сырой нефти, всего 207 м. п.
» Грозного . .	15,3 » » — » » » 15,3 »
» Эмбы . . .	— » » 4,7 » » » 4,7 »
» О. Святого .	— » » 3,9 » » » 3,9 »
» О. Челекена	— » » 0,5 » » » 0,5 »

Распределительными пунктами жидкого топлива являются волжские пристани, к которым подходят жел. дороги: Рыбинск, Ярославль, Нижний, Самара, Батраки, Саратов и Царицын, а также Кинешма, Рязань, Уфа и Пермь.

Волжский флот потребил в 1913 году 40 м. п., в другие годы потребление это доходило до 70 м. п.

Железными дорогами жидкое топливо было потреблено в 1913 г. в следующих количествах:

Владикавказская—20,5 м. п. (69,3%), Закавказские—14,7 м. п. (86%), Ташкентская—11,5 м. п. (89,1%), Самаро-Златоустовская—11,3 мил. пуд., Рязано-Уральская—9,4 м. п. (36,0%), М.-К.-Нижегородская—8,9 м. п. (58,8%), Николаевская—8,3 м. п. (39,5%), Ср.-Азиатская—7,5 м. п. (89,6%), Северные—6,1 м. п. (38,2%), Сызрано-Вяземская—5,6 м. п. (42,1%), Юго-Восточные—1,7 м. п. (5,0%), Моск.-Казанская—2,1 м. п. (17,5%).

На Закавказских, Ташкентской и Средне-Азиатской дорогах жидкое топливо почти единственное, на Владикавказской, Самаро-Златоустовской, М.-К.-Нижегородской, Сызрано-Вяземской, Юго-Восточных оно конкурирует с каменным углем, на Северных с дровами, а на Московско Казанской и Рязано-Уральской—и с дровами и с углем. Количество потребляемого отдельными жел. дорогами жидкого топлива по годам в зависимости от цен сильно колеблется; так Юго-Восточные дороги в 1911 г. потребили 7,1 м. п., в 1913 г.—только 1,7 м. п.

В сумме по всем дорогам потребление жидкого топлива подверглось по годам колебаниям. С 1904 г. оно менялось так:

1904 г. . . . .	128,2 м. п.	1909 г. . . . .	111,4 м. п.
1905 г. . . . .	117,7 „	1910 г. . . . .	118,1 „
1906 г. . . . .	111,0 „	1911 г. . . . .	128,1 „
1907 г. . . . .	111,7 „	1912 г. . . . .	121,1 „
1907 г. . . . .	109,5 „	1913 г. . . . .	110,0 „

Промышленные заведения вместе с жилыми домами потребили 100 м. п.; из этого количества на Центральный промышленный район приходится 48,7 м. п.

(в 1911 г. всего было потреблено 130 м. п., в том числе в Центральном промышленном районе—84,0 м. п.). По отдельным губерниям этого района потребление жидкого топлива распределялось так:

Москва . . . . .	21,4 м. п.	Тульская . . . . .	1,8 м. п.
Московск. (без Москвы) . . . . .	6,9 „	Рязанская . . . . .	1,0 „
Владимирская . . . . .	6,5 „	Тверская . . . . .	0,8 „
Нижегородская . . . . .	4,2 „	Смоленская . . . . .	0,2 „
Костромская . . . . .	3,2 „	Калужская . . . . .	0,2 „
Ярославская . . . . .	2,2 „		

В те же губернии Центрального промышленного района было ввезено в 1913 г. донецкого каменного угля следующие количества:

Москва . . . . .	47,8 м. п.	Тульская . . . . .	10,2 м. п.
Московск. (без Москвы) . . . . .	28,7 „	Рязанская . . . . .	4,7 „
Владимирская . . . . .	13,0 „	Тверская . . . . .	0,8 „
Нижегородская . . . . .	4,0 „	Смоленская . . . . .	0,5 „
Костромская . . . . .	2,2 „	Калужская . . . . .	0,9 „
Ярославская . . . . .	1,1 „		

А всего в район—113,9 м. п. За последние годы борьба между донецким углем и жидким топливом в Центральном промышленном районе отразилась в следующих цифрах:

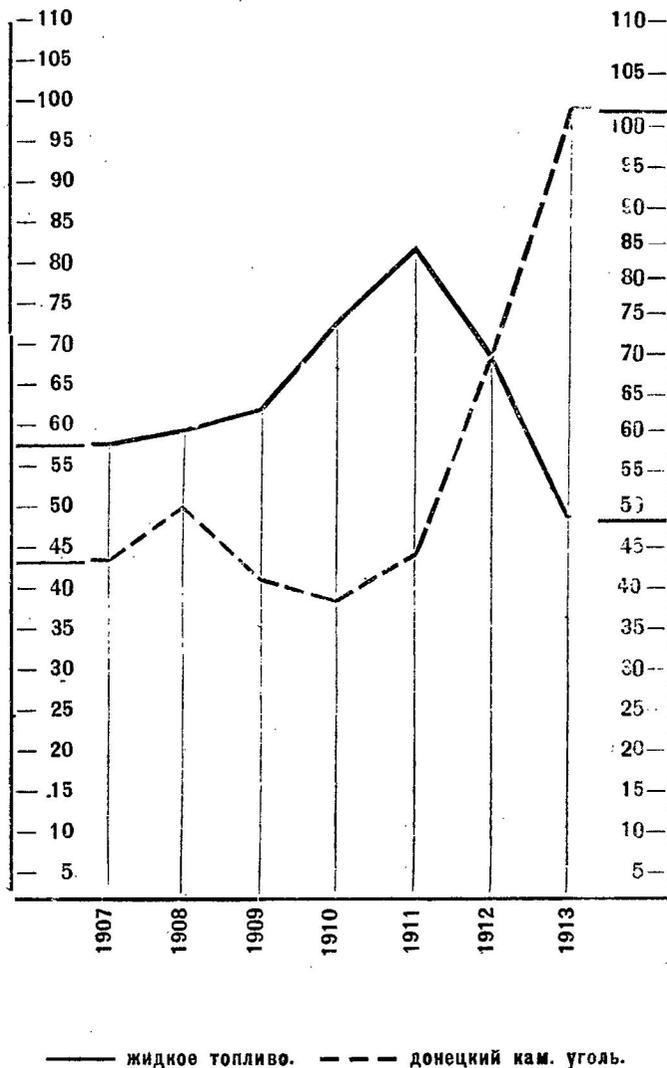
Потреблено милл. пуд.

	Жидкого топлива.	Донецкого угля.
1907 г. . . . .	58,1	42,9
1908 „ . . . . .	59,6	50,1
1909 „ . . . . .	62,8	41,5
1910 „ . . . . .	74,4	38,5
1911 „ . . . . .	84,0	44,1
1912 „ . . . . .	68,7	70,0
1913 „ . . . . .	48,8	113,9

Крупнейшим потребителем в районе является г. Москва, в которой соотношение между нефтью и донецким углем за указанные выше годы выразилось следующими цифрами:

	Нефть.	Донецк. уголь.
1907 г. . . . .	26,1 м. п.	20,0 м. п.
1908 „ . . . . .	26,7 „	24,6 „
1909 „ . . . . .	27,5 „	20,6 „
1910 „ . . . . .	32,1 „	17,1 „
1911 „ . . . . .	36,2 „	21,2 „
1912 „ . . . . .	28,5 „	33,5 „
1913 „ . . . . .	21,4 „	47,8 „

**Потребление донецкого угля и жидкого топлива в Центральном промышленном районе перед войной.**



За годы падения потребления жидкого топлива и увеличения потребления донецкого угля цены этих родов топлива были за (пуд):

	Нефтяное.	Антрацит.
1911 г. . . . .	36—37 коп.	100
1912 „ . . . . .	49,5 „	136
1913 „ . . . . .	56,1 „	154

Цена на жидкое топливо растет гораздо быстрее цены антрацита, и в 1913 г. соотношение цен выражается более чем 2:1, т.-е. нефтяное топливо становится дороже антрацита.

Вытеснение нефтяного топлива другими видами топлива подтверждается данными анкеты, производившейся фабричной инспекцией:

	1911 г. (99 фабрик).	1912 г. (127 фабрик).	1913 г. (97 фабрик).
Жидкое топливо . . . . .	5,5 м. п.	7,4 м. п.	3,1 м. п.
Каменноугольное . . . . .	5,4 „	11,9 „	13,8 „
Торф . . . . .	18,1 „	27,1 „	22,4 „
Дрова . . . . .	78 тыс. куб. с.	86,6 т. к. с.	69,7 т. к. с.
		в ь %	
Жидкое топливо . . . . .	30,3	28,0	15,2
Каменноугольное . . . . .	15,0	22,7	33,6
Торф . . . . .	28,7	29,5	31,1
Дрова . . . . .	26,0	19,8	20,1
100%			

Потребление жидкого топлива в Северном районе в 1913 г. было 17 мил. пуд. Из этого количества на Петербургскую губернию приходится 6,4 м. п.; в 1904 г. потребление здесь доходило до 20 м. п.; к 1908 году оно пало до 4½ м. п.; затем поднялось до 7 м. п. С жидким топливом на петербургском рынке конкурирует английский каменный уголь: в 1913 г. жидкое топливо в среднем обошлось в 57,2 коп. пуд., тогда как средняя годовая цена английского угля была 26 коп.

Начиная с 1900 года, нефть и некоторые нефтяные продукты, а именно—керосин, бензин, получает назначение топлива в двигателях внутреннего сгорания в промышленных заведениях и на судах (теплоходах). Громадная экономия в топливе и отсутствие тех затруднений, которые представляет уход за топками паровых машин, обеспечил этим двигателям чрезвычайно быстрое распространение. В 1900 г. двигателей внутреннего сгорания было 11 с мощностью 295 сил. Темп распространения двигателей виден из сопоставления следующих цифр: в 1907 г. введено 422 двигателя с мощностью 13.742 силы, а в 1910 г.—1.132 двигателя с 45.768 силами (в том числе судовых двигателей 31 с мощностью 6.530 сил).

Наибольшее число двигателей было в группе производств «обработка питательных и вкусовых веществ» (121 двигатель с 5.884 сил). Экономия, которую дают двигатели внутреннего сгорания, представляется следующими цифрами. Пароход на 100 тыс. пудов верст расходует 1,39 пуда топлива, теплоход—только 0,3 пуда; стоимость пудов версты при теплоходах (включая и амортизацию) обходится на 2/3—3/4 дешевле стоимости перевозки на пароходах.

Всеми двигателями внутреннего сгорания потреблялось нефти, бензина и керосина около 40 м. п. в год, что заменяло собою около 160 мил. пуд. мазута, или около 300 мил. пуд. каменного угля. Как ни почтенны эти цифры, они все же далеки от тех ожиданий, которые возлагались на двигатели внутреннего сгорания. В ряду других причин, обусловивших чрезмерное падение цен нефти в 1910 году, был страх, что нефти, как топлива, потребуется лишь столько, сколько ее будет сжигаться в двигателях. Оказалось, однако, что распространение последних стало тормозиться. Двигатели маломощны, легко ломаются; как ни прост за ними уход, он все же требует большей культурности, чем та, которую имеет наш средний кочегар. В 1911 году число двигателей уменьшается по сравнению с 1910 г. (792 вместо 1.132).

В виду того, что места добычи нефти находятся далеко от рынков потребления, на цены жидкого топлива имеет чрезвычайное влияние размер завоза нефтепродуктов за время навигации на склады волжских пристаней. Последние располагают хранилищами на 228 мил. пуд. нефти и нефтяных продуктов (емкость хранилищ всей России—350 м. п.). В 1913 г. к открытию волжской навигации (1 апреля) запасы нефти и мазута были 57 м. п., к закрытию (1 ноября)—143 мил. пуд.

Заграницу жидкое топливо вывозилось в незначительном количестве. Из 48 м. п. всех нефтяных продуктов, вывезенных в 1913 году из России, нефтяных остатков вывезено всего 4 м. п. (керосина  $24\frac{1}{2}$  м. п., смазочных масел 11 м. п., бензина  $5\frac{1}{2}$  м. п., лигроина 3 м. п.). Нефтяные остатки были вывезены: во Францию—1,115 т. п., Италию—933 т. п., Англию—866 т. п., Бельгию—795 т. п.

---

## V. Торф и прочие виды топлива.

Торфяные богатства России громадны. В 24 губерниях зарегистрировано 17 мил. десятин торфяных болот \*). Если глубину торфяного слоя принять около 3 арш. и выработку с каждой десятины—в 2,400 куб. саж. сырого торфа, то запас по зарегистрированным болотам определяется в 40,750 тыс. куб. саж., или около 10 миллиардов пудов. По губерниям исследованные торфяные болота распределяются так:

1. Пермская . . . 2077 тыс. дес.	13. Виленская . . . 450 тыс. дес.
2. Вологодская . 1911 " "	14. Смоленская . . 446 " "
3. Минская . . . 1690 " "	15. Гродненская . . 424 " "
4. Олонецкая . . 1465 " "	16. Владимирск. . . 325 " "
5. Новгородская 1144 " "	17. Ковенская . . . 300 " "
6. Костромская . 696 " "	18. Рязанская . . . 252 " "
7. Витебская . . 680 " "	19. Ярославская . . 212 " "
8. Тверская . . . 677 " "	20. Московская . . . 166 " "
9. Могилевская . 656 " "	21. Калужская . . . 117 " "
10. Петроградск. 625 " "	22. Три Прибал-
11. Псковская . . 616 " "	23. тийских гу- 897 " "
12. Вятская . . . 451 " "	24. бернии.

В 1913 году разработка торфа велась 116 предприятиями Московского, Воронежского и Самарского районов:

### Московский район:

Московская губ. . . . .	52 предприятия,	добыто 36,3 мил. пуд.
Владимирская " . . . . .	22 " "	28,3 " "
Нижегородская " . . . . .	7 " "	8,9 " "
Тверская " . . . . .	9 " "	7,6 " "
Рязанская " . . . . .	3 " "	2,0 " "
Костромская " . . . . .	3 " "	1,4 " "
Смоленская " . . . . .	4 " "	0,3 " "

Итого по Московск.

району . . . . . 100 предприятий, добыто 84,8 мил. пуд.

\*) И. И. Сидякин. Торфяные болота.

**Воронежский район:**

Тамбовская губ. . . . .	6	предприятий,	добыто	2,3	млн. пуд.
Пензенская " . . . . .	7	"	"	0,4	" "
Воронежская " . . . . .	1	"	"	0,2	" "

---

Итого по району . . 14 предприятий, добыто 2 9 млн. пуд.

**Самарский район:**

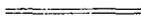
Симбирская губ. . . . .	2	"	"	0,6	" "
-------------------------	---	---	---	-----	-----

---

В с е г о . . . . . 116 предприятий, добыто 88,3 млн. пуд.

Из этих 116 предприятий 89 приготавливают торф для собственных надобностей и лишь 37—для продажи. Рабочих в 1913 г. было занято 31.200 человек, рабочий сезон продолжался 61 день, а средняя себестоимость пуда торфа определилась в 6,6 коп. По данным анкеты фабричной инспекции, приведенным предыдущей главе, видно, что на фабриках, подвергшихся обследованию, потребление торфа возрастало: торф составлял в 1911 г.—28,7%, в 1912 г.—29,5%, в 1913 г.—31,1%. Главным и почти единственным потребителем торфа является Московский район и в нем текстильная промышленность, в значительно меньшем—металлургическая и химическая.

Из других видов второстепенного топлива мы отметим только потребление древесного угля на металлургических заводах Урала, главным образом Пермской губ., в меньшем количестве — Уфимской и Оренбургской; в общем потреблено до 50 млн. пуд.



## VI. Добыча и потребление топлива во время войны.

Много нового и неожиданного принесла с собою великая война, пережитая человечеством. Она, между прочим, лишней раз и с особенной убедительностью показала, как плохо понимают действительность современники и как шатки наши прогнозы, иногда, казалось бы, основанные на таких солидных соображениях и цифрах.

Одним из таких солиднейших положений, несомненно, была уверенность, что война будет непродолжительна—месяца 2—3, самое большее—полгода.

Финансовые и экономические соображения при предположении продолжительности войны в 2—3 месяца, как бы они глубоки и правильны ни были, оказались невыдерживающими критики, когда война затянулась на годы.

В области топливного вопроса первым результатом войны было прекращение привоза каменного угля из-заграницы, затем занятие неприятелем Домбровского района, прекращение вывоза русских нефтяных продуктов за границу и усиление вследствие этого выпуска на русский рынок жидкого топлива. Так как войне предшествовал небывалый огромный ввоз в Россию иностранного угля, вследствие чего чрезвычайно возросли запасы его: так как вместе с отнятием у России Домбровского угольного района были отняты промышленные заведения и железные дороги, потреблявшие домбровский уголь, и так как предложение нефтяного топлива увеличилось вследствие прекращения нефтяного экспорта, и так как наконец, пред войной в России были большие запасы дров, то первые полтора года войны прошли для России в отношении топлива более или менее благополучно.

Привоз иностранного каменного угля в Россию:

В среднем за пятилетие 1901—1901 г. . . . .	178,4 м. п.
” ” ” ” 1906—1910 ” . . . . .	240,5 ” ”
В 1911 году . . . . .	275,2 ” ”
” 1912 ” . . . . .	324,2 ” ”
” 1913 ” . . . . .	520,0 ” ”
За полугодие 1914 ” . . . . .	298,3 ” ”

Значение занятия Домбровского района неприятелем иллюстрируется следующей табличкой:

Поступление твердого и жидкого минерального топлива на внутренний рынок России 1913 г.

В миллионах пудов.

	Донецкий уголь.	Домбров. уголь.	Русск. проч. район.	Иностр. уголь.	Нефть.
14 губ., занятых немцами . . . . .	12,3	226,7	—	175	1,8
Остальная Россия . . . . .	1194,6	25,0	154,6	321,9	277,2

Как видно из этих цифр, занятая немцами территория давала остальной России 25 м. п. угля домбровского и брала 12,3 м. п. донецкого. Уменьшение предложения каменного угля около 12 м. п. и представляет собою прямой результат потери Домбровского угольного района.

Устанавливая, что первые 1½ года войны, т. е. вторая половина 1914 года и 1915 год, в топливном отношении прошли более или менее благополучно, необходимо оговорить, что эта оценка относится к общему положению; что же касается положения отдельных категорий потребителей, то оно было весьма различно. Железные дороги, морской флот и промышленные заведения, работавшие непосредственно на оборону страны, были поставлены в привилегированное положение во всех отношениях, в том числе и в отношении получения топлива.

С железными дорогами дело снабжения топливом обстояло так.

Увеличение потребления топлива железными дорогами, начавшееся до войны, продолжалось и во все время войны. В переводе на донецкий каменный уголь (7000 калорий) потребление это по годам выразилось так:

1910 г. . . . .	709	100
1911 „ . . . . .	744	105
1912 „ . . . . .	796	112
1913 „ . . . . .	852	121
1914 „ . . . . .	894	126
1915 „ . . . . .	1019	144
1916 „ . . . . .	1172	165
1917 „ . . . . .	1194	168

По родам топлива с 1913 г. потребление было:

	В миллионах пудов.		Тыс. куб. саж.
	Кам. уг	Нефть.	Дрова.
1913 г. . . . .	580,0	110,0	1070
1914 „ . . . . .	653,0	99,3	921
1915 „ . . . . .	676,6	138,1	1357
1916 „ . . . . .	775,3	167,2	1460,4
1917 „ . . . . .	751,1	168,1	1905,7

При сравнении этих цифр необходимо иметь в виду, что со второй половины 1914 года в подсчет не входит потребление Варшаво-Венской и Привислинских жел. дорог, занятых неприятелем. Потребление всех видов топлива за время войны возросло. Быстро возросло потребление дров: за время с 1913 года потребление дров почти удвоилось (с 1070 т. к. с. до 1905 т. к. с.); за то же время потребление жидкого топлива возросло с 110 м. п. до 168,1 м. п., а потребление каменного угля—с 580 м. п. до 750 м. п.

По 1918 году, в силу имевших тогда место политических событий, сравнение потребления топлива железными дорогами можно произвести только по 14 следующим дорогам: Александровской, Моск.-Киево-Воронежской, Моск.-Казанской, Моск.-Курской, Московской и Петроградской сети Моск.-Винд.-Рыбичской жел. дор., Северной, Сырзано-Вяземской, Риги-Орловской, Николаевской, Сев.-Западной, Ряз.-Уральской и Юго-Восточной. Этими дорогами потреблено:

	В миллионах пудов.			Тыс. куб. саж.	Всего в перез на кам. уг.
	Кам. уг.	Нефть.	Дрова.		
1914 г. . . . .	251,3	38,6	487,1		357,8
1915 „ . . . . .	242,7	67,6	908,3		434,9
1916 „ . . . . .	276,7	86,3	1060,0		502,2
1917 „ . . . . .	250,1	82,4	1124,2		486
1918 <sup>1)</sup> . . . . .	85,6	65,1	1291,6		312,3

Уменьшение общего расхода топлива после 1916 года, до которого во время войны потребление быстро росло, объясняется тем, что после 1916 года уменьшается пробег, а именно — в тысячах паровозо-верст пробег был:

В 1916 г. . . . .	316,0 тыс. п.-в.
„ 1917 „ . . . . .	250,8 „ „
„ 1918 „ . . . . .	163,0 „ „

Расход топлива на 1000 паровозо-верст за это время сильно возрос: в 1916 г.—1668 пуд., в 1917 г.—1897 пуд., в 1918 г.—2112 пуд.

Итак, отметим, что за время войны жел. дороги требовали и получали топлива из года в год больше и больше; росло, хотя и неравномерно, потребление всех родов топлива

Потребление каменноугольного топлива изменялось так (млн. пуд.):

	Донецк. уголь.	Домбров. уголь.	Подмоск. уголь.	Проч. русск.	Иностр. уголь.	Всего.
1913 г. . . . .	320,6	73,9	6,2	117,6	61,7	580,0
1914 „ . . . . .	347,5	49,0	8,1	173,3	75,1	653,0
1915 „ . . . . .	477,5	—	6,3	187,6	5,3	676,6
1916 „ . . . . .	582,2	—	5,3	187,5	—	775,3
1917 „ . . . . .	550,3	—	10,1	190,7	—	751,1

Война сняла с топливного рынка предложение иностранного и домбровского каменного угля, но так как вместе с устранением домбровского угля почти целиком отпали и потреблявшие этот уголь железные дороги, занятые германцами, то предложение каменноугольного топлива уменьшилось лишь на величину потребления иностранного угля — миллионов на 60—70; между тем спрос на топлива со стороны железных дорог, в виду усиленной работы, вызванной войною, возрос чрезвычайно. Спрос этот был удовлетворен, что, конечно, не могло не отразиться на удовлетворении требований других потребителей, так как предложение топлива не могло быть увеличено соразмерно с ростом потребности.

Добыча каменного угля за годы войны и 1913 г. была.

В миллионах пудов.							
	Донецк. район.	Подмоск.	Уральск.	Кавказ- ский.	Проч.	Домбров.	Всего.
1913 г. . . . .	1561,0	17,1	73,5	4,3	145,0	426,3	2224,2
1914 „ . . . . .	1683,8	20,0	84,2	4,1	151,9	231,0	2175,4
1915 „ . . . . .	1626,7	27,1	78,4	3,7	150,8 <sup>2)</sup>	—	1886,7
1916 „ . . . . .	1736,4	42,5	92,3	3,9	202,2	—	2077,3
1917 „ . . . . .	1510,6	45,2	97,6	3,5	247,6	—	1904,5

<sup>1)</sup> Цифры приблизительные.

<sup>2)</sup> За отсутствием сведений по Туркестану и Западно-Сибирскому району, взяты цифры среднего года.

Увеличив в 1915 году, по сравнению с 1914 г., отпуск каменного угля железным дорогам на 130,0 мил. пуд. (477,5—347,5), Донецкий бассейн сократил отпуск другим (кроме передельных заводов) потребителям, а именно—отпущено мил. пудов:

	1914 г.	1915 г.	
Металлургическ. зав. . . . .	147,6	143,0	уменьш. на 4,9 м. п.
Передельным " . . . . .	36,9	93,3	увелич. " 51 " "
Сахарным " . . . . .	60,2	38,5	уменьш. " 21,7 " "
Фабрикам . . . . .	132,1	125,8	" " 6,3 " "
Проч. потребителям . . . . .	334,1	152,6	" " 181,5 " "

Увеличение потребления передельных заводов объясняется работой этих заводов на оборону. Другие категории потребителей должны были отказаться от донецкого угля.

В 1914 г. железные дороги имели возможность расходовать запасы иностранного угля, которого в этом году потреблено ими (85,1 мил. пуд.)—даже больше, чем в 1913 г. (61,7 м. п.). В 1915 году возросшее потребление железных дорог покрывалось жидким топливом (в 1915 г.—138,1 м. п., в 1914—99,3, увеличение на 38,8 м. п.) и дровами (в 1915 г. 1,257 т. к. с., в 1914 г.—921 т. к. с., увеличение на 436 т. к. с.—47,3%); тем не менее и 1914, и 1915 годы железные дороги в отношении топлива провели сравнительно благополучно. В 1916 году положение ухудшилось.

Хотя добыча каменного угля в этом году увеличилась в Донецком районе с 1.626,7 м. п. до 1.736,4 м. п. и в Подмосковном—с 27 до 42,5 м. п., а также увеличилась добыча и в других районах, тем не менее железные дороги, а тем более другие потребители, испытали большие затруднения.

Общее потребление топлива железными дорогами, выраженное условно в каменном угле, для 1916 г. определяется в 1,172 м. п., на 16% больше потребления 1915 г. Из этого количества замещено каменным углем 775,3 мил. пуд., в том числе донецкого угля пошло небывало колоссальное количество—582,2 м. п., на 105 мил. пуд. больше, чем в 1915 году; увеличилось также потребление жидкого топлива с 138,1 м. п. до 167,2 м. п.—на 21,1%, потребление дров возросло на 9% (с 1,357 т. к. с. до 1,460).

Поднять добычу донецкого угля удалось только благодаря чрезвычайному увеличению числа рабочих: с 180,000 человек в 1915 г. до 250,000 в 1916 г.; в среднем на одного рабочего в 1916 г. приходится добычи 7,000 пуд. вместо 9,000 пуд. 1915 г.

В 1917 году добыча в Донецком районе пала до 1.510,6 м. п.—уменьшение по сравнению с 1916 г. на 225,8 м. п.; в еще большей мере увеличилось несоответствие состояния транспорта требованиям рынка. В 1918 году железные дороги испытывали большие затруднения в топливе. Восполнить недостаток каменного угля нефтью в этом году уже было невозможно; потребление дров увеличилось с 1,460 до 1,905 тыс. куб. саж. Донецкий район дал в 1917 году для железных дорог 550,3 м. п.; почти вдвое увеличилось потребление подмосковного угля (с 5,3 до 10,1 м. п.). Но и такое недостаточное снабжение топливом жел. дорог могло быть сделано за счет сокращения потребления топлива промышленными заведениями.

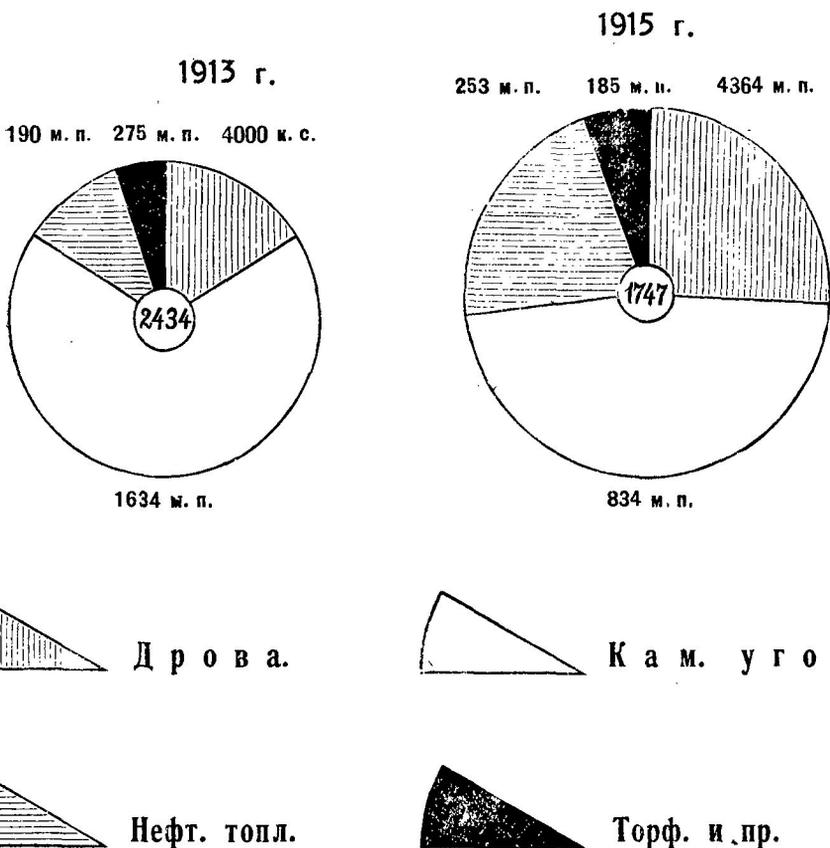
Отделом топлива была предпринята анкета по исследованию размеров потребления топлива промышленными заведениями в 1916 году. Сведения получены по 8,554 предприятиям с 2,392 тыс. рабочих. К данным этой анкеты мы присоединяем данные о потреблении топлива на торфяных промыслах и заводах в количестве 100 мил. пуд. жидкого топлива (80 м. п. сырой нефти и 20 м. п. мазута и проч. нефтяных продуктов). Приводя ниже цифры потребления различных родов топлива, сопоставим их с цифрами потребления топлива в 1913 году.

Потребление промышленными заведениями Европейской России (без Финляндии, но со включением Урала и Кавказа).

	1913 г.	1916 г.
Дрова тыс. (куб. саж.). . . . .	4,000 — 15,5%	4,364 — 24,9
Кам. уголь (мил. пуд.). . . . .	1,634 — 67,1%	834,8 — 48,1
Нефтяное топл. (м. п.). . . . .	190 — 11,7%	253,2 — 21,9
Торф и проч. (м. п.). . . . .	275 — 4,7%	185,0 — 5,1
<hr/>		
Итого в переводе на камен. уголь мил. пуд. . . . .	2,434 — 100	1,747 — 100

### ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА

промышленными заведениями России в 1913—15 г.



Первое, что резко бросается в глаза, как в диаграмме, так и в таблице—это громадное уменьшение потребления каменного угля: почти наполовину. Потребление всех других видов топлива (кроме торфа и проч.) возросло: дров—на 9,1%, нефтяного топлива—на 33,2%; но этими видами топлива далеко не было покрыто сокращение потребления каменного угля. Общее потребление промышленными заведениями топлива в третий год войны (1916 г.) сократилось по сравнению с довоенным на 28,2%. Нужно, однако, при этом иметь в виду, что по 1916 году в подсчет не входят губернии привислиньские,

Сокращение потребления каменного угля по сортам его распределилось так:

	1913 г.	1916 г.
Донецкий уголь . . . . .	894 м. п.	778
Домбровский . . . . .	278 »	—
Подмосковный . . . . .	7 »	7
Проч. русск. происхожд. . . . .	19 »	19
Иностранного . . . . .	436 »	—
<b>Всего.</b>	<b>1634</b>	<b>835</b>

Значительно возросло потребление уральского и сибирского угля. Если принять во внимание, что из 436 м. м. иностранного каменного угля, потребленного в промышленных заведениях, 127 м. п. было потреблено в привислинских губерниях, то все потребление остальной (кроме привислинских губерний) России определяется для каменного угля: донецкого—894, подмосковного—7, иностранного—309, прочего—19, а всего 1,229 милл. пуд., тогда как в 1916 г. потреблено только 835, сокращение на 32<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Значительная часть этого сокращения потребления каменного угля покрыта увеличенным потреблением нефтяного топлива и дров. Если сравнить потребление промышленных заведений России без привислинских губерний, то для 1913 г. все потребление определяется в кам. уг. в 2,029 м. п., а в 1916 г.—1,747 м. п. сокращение на 13 9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Этот процент не является мерой упадка русской промышленности под влиянием войны в течение первых 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> лет ее, так как за счет промышленности мирного времени развернулась в широком масштабе промышленность оборонная.

В 1917 г. положение стало уже много хуже. Нормальное количество топлива, необходимое промышленности (и жел. дорогам) на 1917 год, определялось в 3,300 м. п.; в переводе на каменный уголь, голодный минимум был определен в 2,950 м. п., фактически же поступило только 2,240 мил. пуд., т.-е. 68,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> нормы, или 70,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> голодного минимума. На 15-е октября 1917 г. дело снабжения промышленности и жел. дорог донецким каменным углем и нефтью стояло так:

	Донецк. уголь (м. п.).		Нефть (м. п.).	
	Предположе- но было.	Действител. поступ.	Предположе- но было.	Действител. поступ.
12 губ. Московск. района . . . . .	60	21	86	52
6 » Петроград. » . . . . .	110	41	40	24
6 » Харьковск. » . . . . .	130	90	9	8
Одесского района . . . . .	30	15	3	3
Металлургические заводы . . . . .	660	530	168	160
Железные дороги . . . . .	360	230	—	—

В 1917 году, как выше отмечалось, добыча каменн. угля, и главным образом донецкого, уменьшилась. Не могла притти на помощь и нефть, так как ее добыча в 1917 году также пала по сравнению с 1916 г. на целых 80 мил. шуд.

Нефтяную промышленность война захватила в середине пятого года быстрого роста цены нефти.

Средняя годовая цена сырой нефти в Баку была в 1914 г. до войны 40,3 к. (15,0 к. в 1910 г.). Этот рост цен вызывал усиленное бурение скважин.

Пробурено сажен:

	4 бак. пл.	Сураханы.	Грозный.
1910 г. —	48,432	2,267	12,548
1911 г. —	45,000	3,169	10,392
1912 г. —	53,811	8,074	17,024
1913 г. —	65,169	12,726	28,838

Непосредственно перед войной, летом 1914 г., как и летом 1913 года, добыча нефти в бакинском районе была уменьшена продолжительными и дружными забастовками рабочих: непроизводительный простой скважин, обусловленный забастовками в 1914 г., выразился 124,276 скважино-днями, в 1913 г.—46,260 скважино-днями; недобор нефти вследствие забастовок определяется приблизительно для 1914 г.—34 мил. пуд., для 1913 г.—16 м. п.

Если этот недобор, как обусловленный случайной причиной, прибавить к добыче 1913 и 1914 годов, то добыча этих годов выразится такими цифрами:

1913 г. —	578 м. п.,	фактически—	562 м. п.
1914 г. —	585 »	»	—551 »

Вслед за объявлением войны цена нефти начинает падать:

июнь . . . . .	44,6 коп.
июль . . . . .	41,6 »
август . . . . .	43,2 »
сентябрь . . . . .	33,8 »
октябрь . . . . .	25,3 »
ноябрь . . . . .	25,6 »

К моменту начала войны с Турцией (21 октября 1914 г.) цена в отдельных сделках опускалась до давно небывалой цифры—21 коп. Объяснялось это падение цены так. Хотя война сразу же лишила Россию иностранного угля и отрезала Домбровский район и тем уменьшила предложение топлива, но вместе с этим прекратила вывоз нефтяных продуктов за-границу. Предполагалось, что спрос на топливо со стороны промышленности уменьшится; не была также исключена возможность поступлений нефти из занятой русскими войсками Галиции. Но такое настроение было непродолжительно. Уже в ноябре 1914 г. цена немного поднимается и продолжает возрастать весь 1915 г., так что средняя годовая цена 1914 года определяется 36,5 коп., 1915 г.—42, 2 коп. Этот рост цены, как легко видеть по приведенным цифрам, нельзя не признать чрезвычайно умеренным: в сущности цена 1915 г. вернулась к размеру 1913 г.

Индекс возрастания цен к маю 1915 г., т.-е. чрез 8 мес. после начала войны, для 19 ти важнейших продуктов представляется следующими цифрами:

1. Соль . . . . .	224	11. Сахар . . . . .	134
2. Овес . . . . .	209	12. Кам. уголь . . . . .	132
3 Рожь . . . . .	172	13. Мука пшен. . . . .	123
4. Мука ржан . . . . .	171	14. Мясо . . . . .	122
5. Кожа бычья . . . . .	104	15. Шерсть овечья . . . . .	119
6. Миткаль . . . . .	154	16. Чугун . . . . .	111
7. Ячмень . . . . .	153	17. Масло . . . . .	111
8. Лен . . . . .	145	18. Нефт. остатки . . . . .	110
9. Медь . . . . .	140	19. Керосин . . . . .	100
10. Пшеница . . . . .	138	Индекс по 19 пред. . . . .	144

Жидкое топливо дало наименьшее возрастание цены. Однако, в конце 1915 года в отдельных сделках цена нефти поднималась очень высоко—до 59 коп. за пуд. В виду общего положения топливного вопроса можно было опасаться и дальнейшего, быть может, очень быстрого, повышения цены нефти, а потому жалобы и ходатайства потребителей жидкого топлива возымели действие, и правительство установило с января 1916 г. предельную цену нефти 55 к. (бакинские промысла).

В момент применения этой, безотносительно говоря—очень высокой, цены она по создавшимся для некоторых промыслов условиям была уже невыгодной, недостаточной. Целый год нефтепромышленники с цифрами в руках добиваются увеличения твердой цены, и лишь с февраля 1917 г. правительство соглашается увеличить предельную цену до 60 коп.; но к этому времени 60 коп. стали уже цифрой, пожалуй, менее достаточной, чем были раньше 55 коп. У Временного Правительства нефтепромышленники к концу 1917 г. добиваются увеличения предельной цены до 96 коп.; но материалы и рабочие руки возрастают столь быстро, рубль стал обезцениваться столь стремительно, что и цена 96 коп. оказывается недостаточной. Весной 1918 года тифлисский комиссариат, в роли местного правительства, устанавливает цену нефти в 1 р. 65 коп.; но этой цены не удается реализовать вследствие несогласия на это со стороны бакинских рабочих организаций, находивших такую цену чрезмерно высокой. После перехода политической власти в руки большевиков (1 апреля 1918 г.) бакинским Советом Народного Хозяйства была выработана цена нефти в 2 р. 35 коп. за пуд.; в этой цене 60 коп. предназначались специально на новое увеличение заработной платы рабочих. Но и эта цена не была введена, так как с 1 июня 1918 г. нефтяная промышленность была национализирована.

Для всего исторического существования нефтяной промышленности устанавливается твердое правило, что вслед за длительным повышением цен всегда следует усиление бурения. Во время войны мы наблюдаем как раз обратное.

	Средняя цена.	Пробурено саж.
1914 г. . . . .	36,6	51,987
1915 г. . . . .	46,2	47,827
1916 г. . . . .	46,1	43,524
1917 г. . . . .	73,8	23,845

Но если мы не остановимся на цифрах копеек, а примем во внимание, что реальная стоимость нашего рубля за это время стремительно падала и что 96 коп. (цена в конце 1917 г.) не равнялись и 10 к. довоенного времени, то мы констатируем, что за время войны цена нефти в действительности не возрастала, а падала; закономерно стало быть, было и уменьшение бурения. Но было бы неправильно приписать сокращение бурения только падению (реальному) цены нефти. Разстройство транспорта и общая неурядица, созданная войной, не миновали, конечно, и нефтяных месторождений. Нефтяная промышленность страдала от недостатка материалов, в особенности железа. В Грозном создалось прямо противоположное положение: нефтепромышленники должны были останавливать фонтаны, так как негде было хранить нефть, не было материалов построить второй нефтепровод до берега Каспийского моря. Наконец, бурение сокращалось вследствие уменьшения производительности труда: с января до апреля 1917 г. на проходение одной сажени употреблялось 2,7 дня, в апреле—3,6, а в последующие месяцы еще больше.

В результате уменьшения бурения должна была уменьшаться и добыча; однако, сильному падению общей добычи помешали необычно мощные фонтаны в Сураханах и в Грозном, и до 1917 года добыча держится на высоком сравнительно уровне.

	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.
4 бак. главн. пл. . . . .	390	338	343	329	262
Бинаг. и кустарн. . . . .	34	29	40	44	36
Сурахань. . . . .	40	51	60	96	96
О. Святой . . . . .	5	6	7	7	7
<hr/>					
Итого Бак. район . . . . .	469	424	450	476	401
	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.
О. Челекен . . . . .	7	5	4	3	2
Грозный . . . . .	74	98	88	103	95
Майкоп . . . . .	4	4	8	2	2 (?)
Эмба. . . . .	6	17	17	16	16 (?)
Ферганская область . . . . .	2	2	2	2	2
<hr/>					
Всего . . . . .	562	500	569	602	522

Правительство не сумело помочь нефтяной промышленности в деле снабжения ее необходимыми материалами. Только в деле доставки нефти и нефтяных продуктов были приняты надлежащие меры. Иллюстрацией этого могут служить следующие цифры:

	Добыча Бак. района без острова Святого.	Морской вывоз нефтяных продуктов из Баку.	Вывоз составляет % по отнош. к добыче.
1913 г. . . . .	462,3 м. п.	292,1 м. п.	64,3%
1914 г. . . . .	418,2 >	276,4 >	66,1%
1915 г. . . . .	443,6 >	351,1 >	79,1%
1916 г. . . . .	470,1 >	366,4 >	77,9%
1917 г. . . . .	395,1 >	303,2 >	76,8%

В довоенные годы вывоз не составлял 70% по отношению к добыче, в военные далеко превосходит 70%.

Из Грозного, как выше отмечалось, вывоз нельзя было организовать в соответствии с возрастающей добычей, и последнюю пришлось приостанавливать.

Приостановив вывоз нефтяных продуктов за границу, война тем самым содействовала понижению технического уровня деятельности нефтеперегонных заводов. В этой деятельности увеличилась «мазутность», т.е. установился относительно больший выпуск некачественных продуктов при соответственном уменьшении выпуска квалифицированных.

На бакинских и грозненских заводах выработано было:

	1913 г.		1915 г.	
Осветительные масла . . . . .	87,8 м. п.	23,2%	63,7 м. п.	15,6%
Смазочные . . . . .	19,1 >	5,0%	7,9 >	1,9%
Соляровые . . . . .	10,3 >	2,7%	2,3 >	0,5%
Бензин, газолин, лигроин . . . . .	12,2 >	3,2%	11,5 >	2,8%
Нефтян. остатки и пр. . . . .	252,3 >	66,9%	324,0 >	79,2%
<hr/>				
	382,7 м. п.	100	409,4 м. п.	100

Если бы не война, то в 1915 г. нефтяных остатков было бы выпущено на 50 милл. пуд. меньше (66,9%), т. е. как раз на ту величину, которая составляла экспорт нефтяных продуктов. 1916 год дал увеличение добычи нефти: громадные фонтаны Сураханской площади и Грозненского района не только покрыли упадок добычи 4 главных бакинских площадей, но и дали в сумме увеличение на 33 милл. пуд.

В 1917 году, хотя сураханские фонтаны дали столь же большую добычу, как в 1916 г., хотя и в Грозном добыча, несмотря на события конца года, оказалась лишь немногим меньше, чем добыча 1916 года, упадок добычи в Бакинском районе оказался столь велик, что и вся добыча дала в сумме уменьшение на 80 милл. пуд.

Причиной такого упадка добычи является прежде всего уменьшенное в течение целых трех лет войны бурение и общий упадок промышленности, обусловленный последними событиями.

Вывоз, как выше отмечено, и в 1917 году был интенсивный, и рынок был снабжен жидким топливом. К закрытию волжской навигации запасы жидкого топлива на складах волжских пристаней были 97 м. пуд., против 112 м. пуд. 1916 г. и 190 м. п. 1915 года.

Конечно, не торф мог придти на помощь при таком положении, когда недостаток нефти выражался 80 мил. пуд., а донецкого каменного угля—более чем 200 мил. пуд.

Добыча торфа в 1914 году выражается 95 мил. пуд., больше добычи 1913 г. на 6,8 м. п.; но в следующие годы добыча уменьшается, несмотря на непрерывно возрастающее число рабочих.

	Добыто мил. пуд.	Число рабочих.	Средняя дневная производи- тельность рабочего.	Средняя себестои- мость пуда тор- фа.
1913 г. . . . .	89	31.200	47 пуд.	6,6 коп.
1914 „ . . . .	95	32.600	48 „	8,0 „
1915 „ . . . .	84	33.200	44 „	11,0 „
1916 „ . . . .	83	37.300	38 „	20,0 „
1917 „ . . . .	70	43.500	31 „	56,0 „
1918 „ . . . .	58	—	—	—

Добыча торфа с 1914 по 1918 г. упала на 39%, производительность труда до 1917 г.—на 34%, а себестоимость возросла на 73%.

Изменение добычи по отдельным торфодобывающим губерниям дается следующей таблицей:

		Добыто мил. пуд.	
		1913 г.	1918 г.
Московская	губ. . . . .	36,3	26,3
Владимирская	„ . . . . .	28,3	18,2
Нижегородская	„ . . . . .	8,9	4,9
Тверская	„ . . . . .	7,6	4,1
Тамбовская	„ . . . . .	2,3	1,3
Костромская	„ . . . . .	1,4	1,1
Смоленская	„ . . . . .	0,3	0,8
Калужская	„ . . . . .	—	0,7
Рязанская	„ . . . . .	2,0	0,6
Пензенская	„ . . . . .	0,4	—
Воронежская	„ . . . . .	0,2	—
Симбирская	„ . . . . .	0,6	—

Как видим, торф не только увеличил предложения, а даже сократил его: с 1914 г. добыча пала в 1917 г. на 26,3%, а в 1918 г.—на 30%.

Единственным ресурсом при таких обстоятельствах являлось древесное топливо.

Особое совещание по топливу, в виду той роли, которая выпала на долю дровяного топлива, расширило свои операции по заготовке дров и, кроме того, путем предоставления ссуд и гарантий займов, оказывало широкую поддержку городским и земским самоуправлениям в деле обеспечения дровами промышленных заведений и населения. Но всего этого было недостаточно.

Частная же инициатива стала все чаще и чаще встречать препятствия как со стороны крестьян, так и со стороны местных земельных, лесных, исполнительных комитетов, советов депутатов и т. п.

Этим преследовалась определенная цель: прекращение частных дровяных заготовок и замена их собственными заготовками. Но и в течение всего 1918 года это не дало желаемых результатов.

Некоторым показателем несоответствия предложения дров возросшему спросу на них является цифра отправления и прибытия дров по 16 главнейшим железным дорогам: так, в 1917 году отправление (по коммерческому тарифу) было 470 мил. пуд., в 1916 году — 454,2 м. п., увеличение всего на 15,8 м. п., или на 3½%.

1918 год начался в разгаре гражданской войны и весь прошел под знаком событий и обстоятельств, обусловленных этой войной. Поэтому добыча топлива продолжала падать.

Добыча донецкого каменного угля за 1918 год выразилась 530 м. п.<sup>1)</sup>

В Подмосковном районе добыча в 1918 году пала. Этот упадок начался с ноября 1917 года. За 10 месяцев, предшествовавших ноябрю 1917 года, в среднем ежемесячно добывалось по 3.865 тыс. пуд. (в сентябре добыто 4.236 т. пуд., в октябре—4.363 т. п.); в ноябре добыча понижается до 3.670 т. п., в декабре—до 2.731 т. п.; в первом полугодии 1918 года в среднем ежемесячно добывается 2.122 т. п., во втором—по 1.990 т. п., и за весь 1918 год добыча Подмосковного района выражается всего 24.675 т. п., меньше по сравнению с добычей 1917 года (45.055 т. п.) на 45,2%. Число рабочих, занятых на рудниках в 1918 г., в среднем ежемесячно 8071 человек, тогда как в 1917 г. было 10508. Но не этому только уменьшению числа рабочих должно быть приписано уменьшение добычи, а падению производительности труда: в 1917 г. в среднем за год на одного рабочего приходилось по 4.288 пудов угля, а в 1918 г.—по 3057 пуд., уменьшение на 28,7%. Что касается добычи каменного угля в других районах, то в настоящий момент точных статистических данных о ней нет.

С нефтью в этот (1918) год дело обстояло так.

В бакинском районе добыто нефти с 1-го января старого стиля до 1-го июля нового стиля 127,1 мил.; за то же время в 1917 году добыча была 194,9 м. п., уменьшение на 34,8%. С июля месяца бакинский район, отрезанный с суши еще с марта месяца, подвергается настойчивому наступлению турецких войск, оккупирруется англичанами. Запасы нефтяных продуктов к концу 1918 г. были около 100 мил. пуд. Запасы эти даже при самой пониженной добыче должны будут возрастать, так как вывезти их в западном направлении не представляется возможным: бакинский керосинопровод построен в расчете на перекачку 5 м п. керосина в месяц; пропускная способность и парк вагонов-цистерн Закавказской жел. дор. недостаточны для значительного увеличения перевозки нефти и ее продуктов, да и приспособления в Батуме, а равно и Черноморский флот, также непригодны для того, чтобы в западном направлении можно было направить из Баку не только всю нефть и ее производные, но даже и более или менее значительную их часть.

Для России пока все это имеет теоретический интерес, так как по политической ситуации бакинская нефть в большей своей части в 1918 году оказалась недоступной.

<sup>1)</sup> Точных сведений за последние два месяца 1918 года по некоторым районам не имеется.

И относительно добычи донецкого каменного угля в 1919 г. приходится сказать, что она для России имела тоже почти только теоретический интерес. Из отрывочных данных, имеющихся в нашем распоряжении, приведем хотя бы следующие. В 1917 году донецкого угля доставлено в Москву 21,6 м. п., в 1918 г.— только 3,9 м. п., в Петроград: в 1917 г.—43,4 м. п., в 1918 г.—1,8 м. п.

В 1918 году каменный уголь в железнодорожном потреблении продолжает еще играть доминирующую роль.

Потребление топлива железными дорогами в 1918 году выразилось, как это уже приводилось выше, в следующих количествах:

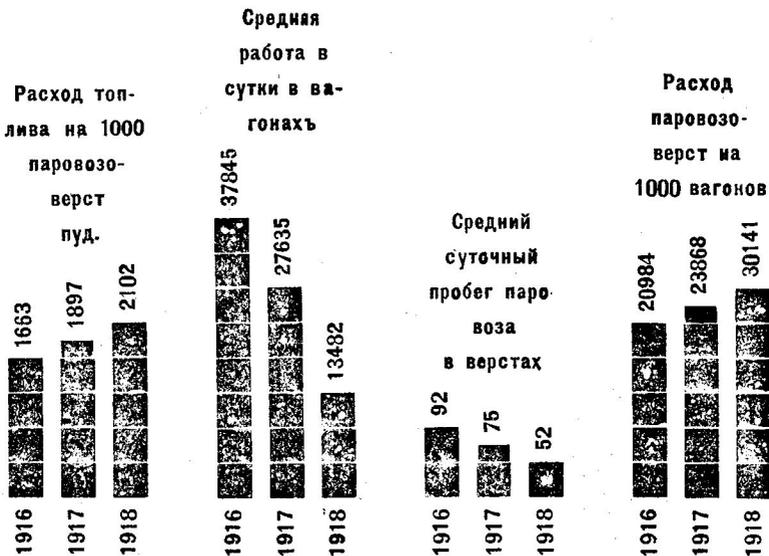
каменного угля . . . . .	85,6 м. п.
нефти . . . . .	65,1 „
дров . . . . .	1291,6 тыс. куб. саж.

Главным топливом стали дрова, а нефть и каменный уголь — вспомогательным.

Из 85,6 м. п. каменного угля 6,0 м. п. приходится на уголь подмосковный, остальное—донецкий. Поступления донецкого угля с мест добычи в 1918 году вследствие политических событий было мало; расходовались запасы. На 1-е октября 1918 г. запасы донецкого угля у железных дорог определялись в 3,3 м. п.

Говоря о потреблении топлива железными дорогами в 1918 году, необходимо отметить следующие явления.

Расход топлива на 1000 паровозов в 1916 г.—1668 п., в 1917 г.—1897 пуд. и в 1918 г.—2102 пуд., по сравнению с 1916 г. расход 1918 года больше на 26,4%; работа дорог была в 1916 г.—37.845 вагонов в сутки, в 1917 г.—27.635, а в 1918—13.482, уменьшение на 28,8%; расход паровозов на 1000 вагонов общей работы в сутки: 1916 г.—20.984, 1917 г.—23.868, в 1918 г.—30.141, увеличение на 43,6%; средний суточный пробег паровоза в 1916 г.—92 версты, в 1917 году—75, в 1918 г.—52 версты, уменьшение на 40,3%.



Запасы топлива на складах жел. дорог на 20 марта 1919 года <sup>1)</sup> были:

		Запасы <sup>2)</sup> к концу марта 1916 г.	Запасы <sup>2)</sup> к концу марта 1917 г.
К. менного угля . . . . .	1,5 м. п.		
Антрацита . . . . .	1,1 „		
Кокса . . . . .	0,3 „		
Всего тверд. мин. топлива . . . . .	2,9 „	51,4	35,5
Жидкого минер. топлива . . . . .	1,0 „	27,2	24,1
Дров . . . . .	351,9 т. к. с.	663,7	751,0
Торфа . . . . .	0,2 м. п.	0,0	0,2

Можно сказать, что запасов у железных дорог в 1919 году нет совсем.

Дело обеспечения страны дровяным топливом находится в таком виде.

В 1918/9 операционном году предполагалось заготовить дров около 9 1/2 м. к. саж., в том числе—для железных дорог: 4.096 тыс. куб. саж. (из этого 1.003 т. к. саж. должны были заготовить сами дороги), для крупно населенных пунктов—1.211 тыс. куб. саж., для Москвы и Петрограда—1.879 тыс. куб. саж., для фабрик и заводов—2.233 т. к. с. К началу отопительного сезона имелось запасов более 4 мил. куб. саж., из коих взято на учет 2.325 тыс.: 865 тыс. в лесу, 288—у сплавных рек, 986—у железных дорог и 188 т. в городах и других местах.

Перевозка дров железными дорогами в первом полугодии 1918 г. составила 140,2 мил. пуд., тогда как за 1917 (целый) год дорогами перевезено 474 м. п.

Какие перспективы рисуют приведенные выше цифры, говорить не приходится. В 1918 году острота недостатка в дровах так выразилась на ценах дров в Москве: в мае—вагон в 3 куб. саж. продавался от 1100 до 1300 руб., в декабре—4000 руб. (франко-станция Москва без доставки).

К открытию навигации 1918 года запасы жидкого топлива на складах волжских пристаней выражались в 26,2 мил. пуд. (в 1917 г.—36 м. п., в 1916 г.—37 м. п., в 1915 г.—80 м. п.). Поступления в Астрахань из Грозного и с Эмбы не было вследствие оторванности этих районов; что же касается вывоза из Баку, то, во 1-х, он начался поздно, затем, вследствие неурядиц как во флоте, так и в Баку, выражался ничтожными, по сравнению с прошлым, цифрами:

Прибыло из Баку в Астрахань в 1918 г. (в мил. пуд.).

В марте . . . . .	—
„ апреле . . . . .	0,5
„ мае . . . . .	11,8
„ июне . . . . .	20,5
„ июле . . . . .	23,8

Всего прибыло 56,6 м. п.; за соответствующий период времени 1917 г. привоз выразится 158,5 м. п.

1) „Эк ном. Жизнь“ № 74.

2) „Вест. Топлива“ № 2.

Вследствие захвата средины Волги чехословаками дальнейшее снабжение Волги нефтяным топливом прекратилось, и таким образом для питания всей страны жидкого топлива оказалось всего 83 мил. пуд., между тем как по программе, составленной пред началом навигации 1918 г., предполагалось завезти в Астрахань 220 м. п., в том числе для жел. дорог 108 м. п., для флота 40 мил. пуд. и для районов 64 мил. пуд.

К закрытию навигации (16 ноября) запасы жидкого топлива на складах волжских пристаней оказались около 30 м. п., между тем как потребность в жидком топливе, исчисленная по самым минимальным, голодным нормам, определялась так:

Потребители.	Центральный район.	Волжский район.	Северный район.	ВСЕГО.
	М и л л и о н ы п у д о в .			
Водосвет . . . . .	2,3	1,0	2,8	6,1
Питательная . . . . .	1,0	2,9	—	3,9
Оборонная . . . . .	0,8	—	—	0,8
Металлическая . . . . .	1,2	0,2	1,0	2,4
Текстильная . . . . .	0,5	0,2	—	0,7
Химическая . . . . .	0,2	0,4	0,1	0,7
Минеральная . . . . .	—	0,7	—	0,7
Обр. животи. продукт. . . . .	—	0,4	—	0,4
Прочие . . . . .	1,1	—	0,1	1,2
<b>Итого . . . . .</b>	<b>7,1</b>	<b>5,8</b>	<b>4,0</b>	<b>16,9</b>
Железные дороги . . . . .	—	—	—	9,0
Пароходы весной . . . . .	—	—	—	2,1
<b>Всего . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>28,0</b>

Выше было сказано, что запасы к закрытию навигации выразились цифрой около 30 м. п., как будто бы покрывающей голодную потребность. Но если из этой цифры запаса вычесть то количество нефти, которое безусловно необходимо для заводской переработки, то фактически запасов жидкого топлива было всего 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. пуд. В виду невозможности уменьшить отпуск железным дорогам и пароходам, на долю других потребителей Главный Нефтяной Комитет смог назначить только 7,4 м. п. вместо испрашивавшихся ими 16,9 м. п., а именно:

водосвету . . . . .	3,0 м. п. вместо 6,1	49,2%
оборонной и металлург. . . . .	2,5 „ „ 3,2	68,1%
питательной . . . . .	1,5 „ „ 3,9	38,5%
остальным . . . . .	0,4 „ „ 3,7	10,8%

Вследствие возбужденных отдельными группами потребителей ходатайств вышеуказанная разверстка Главного нефтяного Комитета была изменена. Рязано-Уральская жел. дор. получила дополнительно 2 мил. пуд. ( $1\frac{1}{2}$  м. п. за счет Волжского флота и  $\frac{1}{2}$  м. п. за счет группы водосвет), и группа „Гомза“ дано дополнительно  $\frac{1}{2}$  мил. пуд.

Ко всем прочим неблагоприятным условиям присоединились и транспортные затруднения, обусловленные общими причинами, а также снежными заносами. Получение топлива фактически оказалось ниже даже голодной нормы.

Начавшаяся навигация 1919 года не дала и даже не наметила удовлетворительного ответа на вопрос о пополнении изсякающих запасов жидкого топлива.

Спасение могло бы прийти только из Баку. Но и при условии восстановления в 1919 году прочной связи с Баку и Донецким бассейном зима 1919—20 г. в топливном отношении рисуется в самых мрачных красках.