

среды: дезинфекция источников воды, почвы и воздуха, возведение и уплотнение санитарной и гигиенической инфраструктуры, утилизация отходов медицинской деятельности и человеческих останков. Восприятие и интерпретация местности медиками формировались под влиянием военной пропаганды и часто приобретали антисемитский характер. Если русинские и даже польские жилища и кварталы оценивались как более благоприятные и «чистые» в эпидемиологическом плане, то со значительной частью еврейского населения Галиции связывалось большинство угроз заражения. В период отступления риторика повсеместной и неизбежной «грязи» во всех ее проявлениях была перенесена на провинцию в целом. В значительной степени подобную трансформацию обусловили массы беженцев и военнопленных, неконтролируемое продвижение которых сводило на нет все усилия по медикализации оккупированных пространств.

Накопленный опыт взаимодействия медиков и окружающей среды был затем транслирован на ту же деятельность внутри Российской империи, а позже — в дискуссии о подготовке к новому вооруженному конфликту. К примеру, профессор Заболотный (1886–1929), назначенный в 1915 г. главным эпидемиологом русской армии и занимавшийся организацией санитарно-гигиенической службы в Галиции, в 1920 г. уже в Советской России создал первую в мире кафедру эпидемиологии. И хотя межвоенные экспертные публикации медицинского персонала всех стран-участниц излагали историю безусловного профессионального успеха на фоне военного поражения, непосредственные военные нарративы позволяют выявить конфликтные линии и расширить наше знание об экологии оккупационного опыта.

## НЕФТЬ И ПОЛИТИКА ВЫЖЕННОЙ ЗЕМЛИ

Восточный фронт Первой мировой войны с самого начала конфликта обладал рядом особенностей, связанных с физико-географическими, этнокультурными и социо-экономическими характеристиками пограничных регионов трех больших империй — России, Германии и Австро-Венгрии. Основной особенностью являлось, на наш взгляд, удивительное разнообразие ландшафтов, населявших их народов, хозяйственных укладов населения.

Сражающиеся армии были вынуждены приспособливаться к ведению современной войны в условиях как практически не затронутых хозяйственной деятельностью лесов, гор, болот и степей, так и уже измененных в результате промышленного производства индустриальных ландшафтов, среди которых выделялись и два нефтедобывающих региона: во-первых, австрийская Галиция (с особенной концентрацией нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих производств близ Дрогобыча и Борислава) и, во-вторых, румынские жудецы<sup>211</sup> Дымбовица, Прахова и Буззу. Контроль над этими источниками нефти был чрезвычайно важен и для Антанты, и для Центральных держав, однако их использование осложнилось, поскольку в 1914–1915 гг. и в 1916 г. через эти регионы прошла линия фронта.

Первая мировая война с самого начала показала, что воздействие различных механизмов на окружающую среду будет намного мощнее, чем в предыдущих конфликтах. Противостоявшие друг другу государства активно насыщали войска техникой, но все же перед войной механизация войск носила ограниченный характер. Даже огромные сухопутные армии имели считаное количество легковых автомобилей и грузовиков, а основным потребителем жидкого топлива выступал флот.

Однако с течением времени ситуация поменялось кардинально. Д. Ергин отмечал, что «высадившийся во Франции в августе 1914 г. британский экспедиционный корпус располагал 827 автомобилями (747 из них были реквизированными) и примерно 15 мотоциклами», тогда как «к последнему месяцу войны автопарк британской армии состоял из 56 000 грузовиков, 23 000 автомобилей и 34 000 мотоциклов и мопедов», к которым прибавились поставленные США еще 50 000 машин с двигателями внутреннего сгорания<sup>212</sup>.

В Российской империи ситуация была схожей. К началу войны автомобилей было мало, хотя командование и считало необходимым постепенно увеличивать их число. Так, на 1 (14) июля 1914 г. по справке ГУГШ автомобильный парк Русской императорской армии насчитывал 711 машин всех типов во всех военных округах, не считая 101 мотоцикла. За время мобилизации во второй половине того же года удалось собрать еще 5837 автомобилей 180 марок, из которых 5362 были легковыми, а 475 грузовыми, а также 1852 мотоцикла и 5 гусеничных тракторов, что составило, как подчеркивают исследователи, «около 30 % от их наличия

в стране»<sup>213</sup>. По сведениям на 1 (14) октября — 1 (14) декабря 1917 г., в действующей армии насчитывалось (причем до трети от общего количества автомашин обычно находилось в ремонте) 2681 легкой автомобиль, 4571 грузовой, 1600 санитарных, 315 мастерских, 395 цистерн, 87 кухонь, 2446 мотоциклов, 71 автомобиль-радиостанция, автомобили-прожекторы и автомобили-генераторы<sup>214</sup>. В 1920-х гг. отдел военной статистики ЦСУ насчитал 22 160 автомобилей и 15 540 мотоциклов среди «израсходованного имущества за войну 1914–1918 гг.»<sup>215</sup>.

Естественно, увеличение количества автомобилей не могло не привести к увеличению запросов на ГСМ, «которые подвозились из глубокого тыла и содержались в армейских складах горючего»<sup>216</sup>. Так, в 1917 г. Юго-Западный фронт в месяц потреблял 35 цистерн<sup>217</sup> бензина, 12 цистерн керосина и 3 цистерны нефти<sup>218</sup>, его основной бензиновый склад располагался в Киеве (при станции Святошино), а промежуточный — в Бердичеве<sup>219</sup>. ГСМ должны были распределяться из основного бензинового склада фронта через промежуточный в армейские склады, а оттуда поступать в передовые склады, снабжавшие автомобильные роты, мотоциклетные команды, броневедомства, бронепомеховые взводы, автомобильные санитарные отряды и автопарк всех штабов<sup>220</sup>.

Номенклатура ГСМ, поставлявшихся в действующую армию, не ограничивалась бензином, но включала и машинные масла, смазки (графитовая мазь, тавот), мазут, керосин, спирт, карбид<sup>221</sup> и т. п. Так, с 1 (14) июля 1915 г. по 1 (14) января 1918 г. на Святошинский основной бензиновый склад поступило 1 838 605 пудов (30 153 т) бензина (трех сортов, различавшихся по удельному весу), 179 930 пудов (3000 т) масел и смазки (больше всего тавота (солидола) — 47 358 пудов (776 т), и моторного масла маркировки «м» — 101 827 пудов (1700 т)). Из бензина наиболее употребляемым был 2-й сорт: за 1914 г. на склад привезли 195 144 пуда, за 1916 — 723 728 пудов, 1917 — 812 249 пудов (3200 т, 11 869 т и 13 320 т соответственно)<sup>222</sup>.

За годы войны в России существенно увеличились объемы не только добытой нефти (пик пришелся на 1916 г., когда было получено со всех месторождений 9872,1 тыс. т, что было рекордом для начала XX в.), но и продуктов ее переработки<sup>223</sup>. Нефть, бензин и прочие ГСМ сжигались в печах и двигателях, дававших тепло, свет и приводивших в движение различные механизмы, предназначенные для атаки, обороны или снабжения войск. Не стоит

забывать, что нефть и нефтепродукты, а также химические вещества, возникающие при их горении, сами по себе представляют серьезную опасность для растительного и животного мира, становясь загрязнителями окружающей среды<sup>224</sup>. Война, естественно, только усиливала это вредное воздействие, превращая нефть и ее производные в элементы тотальных боевых действий.

Такие практики встраивания прежде мирных объектов в механизм конфликта хорошо показывают, как изменилось отношение к пространству войны (и любым объектам внутри этого пространства). Так, С. Г. Нелипович указывает, что в июне 1915 г. русское командование решило прибегнуть к тактике выжженной земли на прифронтовой территории независимо от того, принадлежала та или иная территория России или противнику<sup>225</sup>. Этот новый подход к пространству войны, по сути, освободил армию от необходимости заботиться о сохранении промышленных и сельскохозяйственных или природных объектов, таких как леса, реки и болота. Каждый объект теперь оценивался с точки зрения пригодности для защиты или нападения и предполагалось, что он будет уничтожен в любом из этих сценариев.

В этой главе речь пойдет, прежде всего, о ситуации с нефтедобывающей промышленностью Восточной Европы накануне Первой мировой войны, об экономических и экологических аспектах добычи полезных ископаемых, а также о влиянии войны на эту отрасль экономики. Вниманию читателя предлагаются два случая (кейса) намеренного уничтожения крупных запасов нефти и нефтепродуктов ввиду наступления противника, а именно операция, которую провели русские войска в ходе «великого отступления» в 1915 г., когда их вытеснили из Галиции австрийцы и немцы, а также операция объединенного англо-франко-румынского отряда при поддержке русских войск во время стремительного наступления армий Центральных держав в Румынии в 1916 г.

### *Эксплуатация нефтяных месторождений Восточной Европы накануне и в годы Первой мировой войны*

Нефть в Восточной Европе начали активно добывать во второй половине XIX в. Последствия бурного развития нефтедобычи, прошедшей путь от примитивного рытья колодцев, откуда нефть просто вычерпывали ведрами (этот способ сохранился кое-где

вплоть до Первой мировой войны), до современных способов добычи с помощью сложных механизмов (в этом случае наиболее продвинутыми были американские и канадские технологии бурения), были ощутимы как для экономики регионов, так и для состояния окружающей среды и в Галиции<sup>226</sup>, и в Румынии<sup>227</sup>.

Загрязнение окружающей среды было серьезной проблемой для нефтедобывающих регионов накануне Первой мировой войны; нефть и нефтепродукты часто попадали в водоемы и на сельскохозяйственные земли. Причем эти проблемы были очевидны для местных властей. Так, австрийский наместник Королевства Галиции и Лодомерии Михал Бобжиньский получил в 1908 г. многочисленные «тревожные жалобы сельского населения Тустановичского воеводства на огромный ущерб, причиненный изливанием нефти в реку Тысменица», но ничего не мог с этим поделать<sup>228</sup>. Русский ихтиолог И. Н. Арнольд отмечал в 1903 г., что «отравление речных вод сточными водами с нефтяных промыслов и нефтеобрабатывающих заводов в некоторых местностях Галиции достигло таких значительных размеров, что грозит полным уничтожением рыб», в числе прочего «гибельные последствия загрязнения вод нефтью происходят главным образом от того, что в отравленной таким путем воде погибает буквально вся мелкая водная фауна, служащая пищей для рыб»<sup>229</sup>.

Впрочем, вступившие на территорию Галиции русские войска тоже увидели в местах добычи довольно неприглядную картину:

У подошвы и по склонам Карпат раскинулся грязный, черный Борислав. Деревянные квадратные, какobeliski, нефтяные башни торчат повсюду, где только можно приткнуться ... Нефтью покрыто все дно обмелевшей широкой речки с торчащими, словно обугленными, сваями; нефтью пропитана глубокая грязь на улице, деревянные, гнилые тротуары; нефтью и грязью забрызганы облупленные стены низеньких домишек, висящие на одной петле двери, разбитые стекла покривившихся окон, и вдоль этих одноэтажных прогнивших домиков по грязи и нефти двигается густая, такая же черная и грязная толпа...<sup>230</sup>

Подобное равнодушное отношение к загрязнению окружающей среды часто объяснялось экономическими особенностями добычи. Ископаемого топлива требовалось много, и оно должно было стоить как можно дешевле, чтобы добытчики могли эффективно конкурировать на мировом рынке. В 1913 г. в Галиции и Румынии

было добыто, соответственно, 1,1 млн и 1,8 млн т нефти<sup>231</sup>. Причем акционерные общества и банки развитых стран Европы и США вложили значительные средства в нефтяную промышленность, но после начала войны вся нефть и продукты ее переработки, несмотря на гражданство владельцев предприятий и местоположения главных контор фирм, направлялись из Галиции в страны Тройственного союза. Даже нейтральная Румыния, где в нефтяной сфере также господствовали британский и американский капиталы, вплоть до вступления в войну в 1916 г. продавала нефть и бензин Германии и Австро-Венгрии в связи с закрытием Босфора и Дарданелл и невозможностью экспорта в страны Антанты<sup>232</sup>.

Инвестиции стимулировали добычу нефти и газа (а также добычу озокерита в Галиции) и увеличили прибыль владельцев нефтяных месторождений и акционеров компании. С другой стороны, технологии начала XX в. были далеки от совершенства: буровые установки часто ломались; колодцы и скважины разрушались и наполнялись водой; нефть, разливаясь, загрязняла почву, грунтовые воды, наземные водоемы и т. д.<sup>233</sup> Обычно при совершенствовании технологического процесса заботились только о предотвращении рисков для жизни рабочих и сохранении оборудования, но не об уменьшении вреда окружающей среде<sup>234</sup>; действительно, разработка мер безопасности в основном была вызвана страхом перед пожарами, которые часто вспыхивали из-за халатности персонала или стихийных бедствий, таких как удары молнии<sup>235</sup>.

Пожары были настоящим бичом для нефтяных скважин. Постепенно количество таких аварий снижалось, во-первых, благодаря развивающейся технике безопасности (включая установку молниезащиты и систем электрического освещения на нефтяных вышках и заводах), проводимой государственными органами, во-вторых, благодаря совершенствованию технологий добычи нефти, предотвращавших неконтролируемые выбросы и разливы нефти, и, в-третьих, благодаря прогрессу в методах хранения и транспортировки нефти (усовершенствованные нефтепроводы, цистерны и резервуары). Но даже в этих условиях случались катастрофы: одним из ярких примеров стал пожар 1908 г. в Тустановичах, когда понадобился целый месяц, чтобы потушить горящую скважину, дававшую до 2500 тонн нефти в день<sup>236</sup>. В каком-то смысле эти катастрофы послужили прелюдией к разрушению нефтяной промышленности во время войны.