

Руднева Светлана Евгеньевна

д-р ист. наук, профессор
ФГАОУ ВО «Российский
университет транспорта»

г. Москва

DOI 10.31483/r-108241

ТОПЛИВНЫЙ КРИЗИС В МОСКВЕ В 1917 ГОДУ

***Аннотация:** в статье рассмотрена проблема топливного кризиса в Москве летом 1917 года, в условиях продолжавшейся Первой мировой войны, в сложный период после Февральской революции 1917 года в России. В обстоятельствах военного времени, в промышленности концентрировались все организующие нити, обеспечивавшие целостность народного организма, сопротивляемость различным разрушительным явлениям. В стране наблюдалось падение производительности промышленности. Другим важнейшим вопросом в торгово-промышленной политике являлся вопрос о топливе, осложнявшийся расстройством транспорта. Непростая ситуация с топливом к лету 1917 г. сложилась в Москве. В исследовании использованы методы научного поиска: конкретно-исторический, проблемно-хронологический, систематизации и сравнительного анализа материала. Проанализированы многочисленные попытки выхода из кризиса в связи с угрожающим недостатком топлива для Москвы. Показано, что имущественные и классовые противоречия революционного периода многократно усложняли решение обострившихся проблем.*

***Ключевые слова:** топливный кризис, Первая мировая война, особое совещание по топливу, Февральская революция 1917 г, Донецкий бассейн, угольная монополия, С.Н. Прокопович.*

В результате Февральской революции 1917 г. в России произошло обрушение прежних устоев, настал иной порядок вещей [1, с. 149], сказавшийся на всех сторонах жизни [2, с. 149], в том числе и на вопросе о топливе. «К лету 1917 г. в России дело топлива находилось в состоянии реорганизации старого наследия с

целью возможного увеличения добычи всех родов топлива. К этому стремлению относились меры хозяйственного характера: широкое развитие операций по заготовке леса для снабжения дровяным топливом, не только для домашних нужд, но и для нужд большой промышленности; разработка горючих сланцев ревельского района; развитие разработки угля подмосковного бассейна, на Урале, возле Елисаветграда и т. д.; помощь частным предприятиям предоставлением военнопленных и денежных субсидий; организация перевозки и доставки материалов» [3, с. 175].

28 июля 1917 г. в Москве состоялось заседание городского комитета по топливу. В заседании был рассмотрен вопрос о дальнейшем существовании и деятельности комитета. Городской управой тогда было вынесено постановление о том, что распределительным органом по топливу должна быть или сама управа или малое присутствие управы (4–5 членов управы во главе с товарищем городского головы). Поэтому никакая распорядительная функция городскому комитету по топливу не должна была принадлежать. Комитет по топливу управа предполагала составить наподобие думских комиссий с совещательным голосом, причем состав комитета планировалось сконструировать по чисто деловому принципу. Следовательно, все функции городского комитета по топливу переходили к отделу топлива при городской управе [4, с. 151]. Во главе отдела должен был стоять один из членов управы, заведующий топливным делом, который, как предполагалось, будет назначен правительством уполномоченным по топливу. Это соображения по обсуждении комитетом были признаны правильными [5, с. 4].

29 июля 1917 г. из Москвы выезжала в Донецкий бассейн делегация представителей от Москвотопа, от Земгора, от Советов рабочих депутатов [6, с. 111–116] и промышленников [7, с. 118–129] для урегулирования выработки и доставки в московский район топлива Донецкого бассейна [8, с. 183–189]. В Харькове к делегации присоединялись представители Петрограда и Харькова. В Донецком бассейне все делегаты должны были разбиться на несколько групп и объехать наиболее крупные рудники для выяснения на месте условий выработки и агитации среди рабочих. Поездка делегации должна была продлиться более двух недель [9, с. 35–43].

Также 29 июля 1917 г. в помещении 3-й мужской гимназии на Большой Лубянке открыл свои занятия Съезд представителей губернских и уездных комитетов по топливу от 15 губерний [10, с. 4]. Присутствовали более 80 представителей уездных и губернских комитетов по топливу и представители различных общественных организаций [11, с. 140–151]. Председательствовал профессор К.В. Кирш. Съезд открылся докладом профессора К.В. Кирша о положении топливоснабжения. В докладе Кирш отмечал недостаток всех видов топлива и недостаток подвоза топлива вследствие расстройств транспорта [12, с. 21–24]. Докладчик приходил к заключению о необходимости сокращения потребления топлива и остановился на целом ряде необходимых мер.

И.В. Мозжухин сделал доклад об организации дровоснабжения. По мнению докладчика, кризис топлива сводился к недостатку самого топливного материала и подвоза его [13, с. 358–364]. Меры борьбы с кризисом он предлагал следующие: усиление заготовок топлива вообще, усиление заготовок его вблизи мест потребления, сокращение потребления, правильное и равномерное распределение топлива.

На пути осуществления поставленных задач, по мнению докладчика, встретились следующие препятствия: центральный орган топливоснабжения реорганизован на началах, неприемлемых для демократической России [14, с. 106–110]. Между комитетами по топливу, продовольствию, земельными, исполнительными, лесными отделами и «Центролесом» во многих местах всё ещё не установилось дружного взаимодействия и согласованности в работе [15, с. 35–44]. Во многих местах всеми этими организациями принимались меры борьбы с кризисом топлива, явно не отвечавшие существу поставленных задач перед всей страной, а именно: запрещение вывозов, задержка и реквизиция дров, выгрузка мимо идущих баржей, самовольная рубка леса, обложение дров без общего плана, введение такс и т. п. Всё это в корне подрывало план заготовок топлива.

Далее докладчик заявил, что изданный 12 июня 1917 г. закон о воспрещении крепостных сделок на недвижимость грозил приостановить всю лесную промышленность [16, с. 11–19]. Все эти недостатки предлагалось немедленно устранить. Смягчение топливного кризиса было возможно только при условии

подчинения всех местных интересов и организаций общему плану и воздержание их от единоличных и неправомерных мероприятий в области регулирования топливоснабжения [17, с. 4].

Одним из важных мероприятий стала государственная монополия торговли донецким топливом, которая 1 августа 1917 г. вводилась в России. В ходе Первой мировой войны процесс расширения государственного хозяйства глубоко внедрился во всех европейских странах. Предполагалось, что после войны это ведение государственного хозяйства усилится, монополии будут иметь огромное фискальное и социальное значение. «В цены на продукты легко смогут быть включены налоговые элементы; объединение же в руках государства всей торговли или добычи продуктов даст ему возможность планомерно влиять, с одной стороны, на распределение его в стране в интересах социальной справедливости и правильного, соответствующего интересам развития производительных сил страны, распределения его между отдельными отраслями промышленности; с другой стороны, в противоположение классовой борьбы, пойдет, как полагают англичане, классовая кооперация, деятельность которой будет направлена к повышению производительности в интересах государства, куда будут втекать интересы отдельных классов» [18, с. 1].

В России в тот период угольная монополия имела «исключительно, так сказать, продовольственная». Цель монополии состояла в обеспечении топливом, ввиду его крайнего недостатка, предприятий, имевших, по соображениям переживаемого времени, особенно важное значение. Введение этой монополии было сложным явлением. Особенно трудным представлялось финансирование угольных предприятий, у которых оборотные средства были совершенно истощены. Аппарат, регулировавший эту монополию, был чрезвычайно сложным, и на руководителей монополии ложилась огромнейшая и ответственнейшая работа перед страной.

В ходе Первой мировой войны было создано и с 17 августа 1915 г. функционировало Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения [19, с. 400–405], государственных и общественных учреждений и предприятий, работавших для целей государственной обороны (Особое совещание по топливу, Осотоп) – комиссия смешанного

состава, созданная для управления производством и распределением топлива. Временное правительство предоставило председателю Особого совещания по топливу полномочия объявлять продажу минерального топлива исключительно правом казны, изложив это следующим образом. Председателю совещания в порядке, указанном статьями 10 и 11 положения, предоставлялось объявлять продажу добываемого Россией твердого и жидкого минерального топлива во всех или некоторых видах исключительным правом казны с предоставлением права распоряжения устанавливать сроки и определять цены, которым топливо приобреталось казной, а также цены, по которым топливо отпускалось потребителям; принимать все меры для приведения в действие общей и частичной продажи топлива; издавать обязательные постановления, правила и указы и ввести в действие это постановление до обнародования правительствующим сенатом [20, с. 2].

После того, как 1 августа 1917 г. во всей России вводилась монополия твердого минерального топлива, согласно новому порядку председатель Особого совещания по топливу два раза в год должен был издавать списки отраслей промышленности и групп потребителей топлива [21, с. 365–371], с указанием степени важности их с государственной точки зрения. Это списки предполагалось положить в основу деятельности районных организаций по топливу при распределении его между потребителями [22, с. 2].

4 августа 1917 г. Совет съездов горнопромышленников юга России представил министру торговли и промышленности докладную записку, являющуюся ответом на выраженное министром пожелание получить от съезда горнопромышленников указания на конкретные меры, которые должны быть приняты Временным правительством для усиления производительности Донецкого бассейна [23, с. 335–342]. «Дайте нам, – пишут горнопромышленники, – хорошую политику и мы вам дадим хорошую экономику в Донецком бассейне. Прежде всего необходимо, – продолжают они, – прекратить дальнейшее разращение и разложение рабочего класса существующими политическими рабочими организациями (Совет рабочих депутатов и проч.), а равно и отдельными лицами, которые продолжают громко провозглашать лозунги классовой борьбы с капитализмом,

капиталистами и буржуазией. И темные массы действительно борются с предпринимателями, и притом самым захватным образом, путем всякого рода насилий. Совершенно необходимо, чтобы лозунги классовой борьбы были заменены лозунгами согласования классовых интересов, на благо как родины, так и отдельных классов. Необходимо, чтобы Временное правительство, проводя те или иные законы или мероприятия, тщательно обсуждало их с той точки зрения, не вносят ли они новой разрухи и разложения в промышленную жизнь [24, с. 289–294]. Некоторые правительственные законопроекты, как, например, о стачках и забастовках, об обеспечении рабочих на случай болезни, несомненно внесут новый элемент разложения в рабочую среду, а потому необходимо приостановить эти законопроекты и вновь обсудить их с широким участием промышленников» [25, с. 2].

Указывая далее, что в Донецком бассейне совершенно отсутствовали личная безопасность и неприкосновенность собственности, горнопромышленники настаивали на необходимости осуществления на местах действительно крепкой власти правительства, опиравшегося на быстрый нелицеприятный суд, а в надлежащих случаях и на вооруженную силу. Пагубное влияние на производительность имело также введение восьмичасового рабочего дня и непомерный рост заработной платы. По мнению промышленников, настоятельной была необходимость гласного вмешательства государства в этот вопрос, в целях недопущения дальнейшего роста заработной платы. Отрицательное влияние на положение промышленности оказывали еще местные Советы рабочих и солдатских депутатов, присвоившие себе права и функции правительственной власти. В состав этих Советов входили люди, не имевшие ничего общего с рабочим классом и его интересами. Поэтому, считали горнопромышленники, совершенно уместно было издание специального закона о профессиональных союзах, составленных таким образом, чтобы в них был закрыт доступ всякого рода демагогам [26, с. 2].

Состоявшийся 3–5 августа 1917 г. Второй Всероссийский Торгово-промышленный съезд в Москве по вопросу о топливе признал необходимым Особое совещание по топливу, его секции и отделы, а также состав местных совещаний при уполномоченном по топливу пополнить представителями от потребляющей

промышленности, в количестве не меньше числа членов совещаний от добывающей промышленности [27, с. 4]. 7 августа 1917 г. член городской управы С.А. Харитонов возвратился из Петрограда, куда он ездил для выяснения вопросов в связи с угрожающим недостатком топлива для Москвы. Он получил разрешение использовать 13 лесосек удельного ведомства. С.А. Харитонов вместе с уполномоченным по топливу в Москве К.В. Киршем посетили министра торговли и промышленности С.Н. Прокоповича, перед которым ходатайствовали, чтобы открытые недавно уездные комитеты по топливу были признаны государственными учреждениями. Они также просили разрешить рубку леса, закупленного городом в латифундиях Владимирской и Рязанской губерний. Эти ходатайства были разрешены, причем последнее ходатайство предполагалось удовлетворить, если губернские земельные комитеты против этого не стали бы возражать [28, с. 4].

Министр торговли и промышленности С.Н. Прокопович 1 августа 1917 г. в беседе с представителями печати изложил свой взгляд на ближайшие задачи министерства. Основным вопросом момента он считал падение производительности российской промышленности [29, с. 9–14]. Другим основным вопросом в торгово-промышленной политике он назвал вопрос о топливе. Положение с топливом в Петрограде он назвал в общем удовлетворительным. Лучшее всего обстояло дело с нефтью, подвоз дров к столице также был несколько выше прошлогоднего. В Москве дело обстояло хуже, поскольку Москва вынуждена была обходиться одним железнодорожным транспортом [30, с. 30] и не было возможности доставлять дрова водным путем [31, с. 4].

Итак, предпринимались активные попытки разрешения топливного кризиса в Москве летом 1917 г. Однако, имущественные и классовые противоречия революционного периода многократно усложняли решение обострившихся проблем.

Список литературы

1. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) / С.Е. Руднева // Отечественная история. – 2005. – №6. – С. 122–127. EDN ОРКМХР
2. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента / С.Е. Руднева // Вопросы истории. – 2003. – №2. – С. 149.

3. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13. №1А. – С. 174–182. DOI: 10.34670/AR.2023.50.30.018. – EDN OKYLJR

4. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) / С.Е. Руднева // Вопросы истории. – 1997. – №11. – С. 151. EDN VCIOFJ

5. Утро России. 29.07.1917. – С. 4.

6. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году / С.Е. Руднева // Теории и проблемы политических исследований. – 2019. – Т. 8. №3А. – С. 111–116. EDN LMHFXO

7. Руднева С.Е. Третий Всероссийский съезд представителей военно-промышленных комитетов в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг: монография. – Чебоксары: ИД «Среда», 2023. – С. 118–129.

8. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13. №1–1. – С. 183–189. – DOI 10.34670/AR.2023.82.61.019. EDN TLPHUD

9. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13. №8А. – С. 35–43. DOI: 10.34670/AR.2023.87.93.004.

10. Утро России. 29.07.1917. – С. 4.

11. Руднева С.Е. Вопрос о районных экономических комитетах в 1917 году / С.Е. Руднева // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды: сборник научных статей Всероссийской научной конференции. – СПб., 2022. – С. 140–151. – EDN LSDCPD

12. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2014. – №1. – С. 21–24. EDN SEOWID

13. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №5–1. – С. 358–364. – DOI 10.34670/AR.2020.21.97.041. EDN MIIKBM
14. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году / С.Е. Руднева // Теории и проблемы политических исследований. – 2019. – Т. 8. №2А. – С. 106–110. EDN BLQXJI
15. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13. №7А. – С. 35–44. DOI:10.34670/AR.2023.86.82.004.
16. Руднева С.Е. Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13. №4–1. – С. 11–19. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001. – EDN BQPDTG
17. Утро России. 30.07.1917. – С. 4.
18. Торгово-промышленная газета. 1.08.1917. – С. 1.
19. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №1–1. – С. 400–405. – DOI 10.34670/AR.2020.91.1.044. EDN GHZMFJ
20. Утро России. 1.08.1917. – С. 2.
21. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №5–1. – С. 365–371. – DOI 10.34670/AR.2020.95.53.042. EDN FAEEGN
22. Утро России. 2.08. 1917. – С. 2.
23. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916–1917 годов / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – Т. 11. №10–1. – С. 335–342. – DOI 10.34670/AR.2021.51.34.036. EDN GJBMHK
24. Rudneva S.E., Novozhilov A.M. Special commission on the development of railway service Charter in 1917 // Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. – 2019. – Т. 4. №13. – С. 289–294. EDN WEQPUT
25. Утро России. 5.08.1917. – С. 2.

26. Утро России. 5.08.1917. – С. 2.

27. Утро России. 6.08.1917. – С. 4.

28. Утро России. 8.08.1917. – С. 4.

29. Руднева С.Е. Вопрос о перспективах демобилизации промышленности России в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13. №1–2-1. – С. 9–14. – DOI 10.34670/AR.2023.94.54.001. EDN NFYBYF

30. Агавелян Н.Г. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России / Н.Г. Агавелян, Е.В. Аджигитова, О.А. Артамонова [и др.]. – М., 2016. – С. 30. EDN VHJCAC

31. Утро России. 1.08.1917. – С. 2.