

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2025.99.60.002

Кризис топлива в Москве в январе – феврале 1917 года**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрены некоторые аспекты обострившегося в январе – феврале 1917 года кризиса топлива в Москве. С начала Первой мировой войны свободная торговля углем постепенно ограничивалась. Резкий недостаток топлива ощущался всеми и в результате сокращалось освещение улиц, отпуск газа, закрывались многие фабрики. Железные дороги, перевозившие топливо, или останавливались вовсе, или сокращали пассажирское и товарное движение по той же причине. Торгово-промышленные организации центрального района в январе – феврале 1917 года проводили совещания на Московской бирже под председательством С.Н. Третьякова для обсуждения вопроса о кризисе топлива. На совещаниях причину наступившего голода в топливе находили в том, что железная дорога не справлялась с перевозками. С другой стороны, если увеличилась бы работа железных дорог, то потребовался бы и усиленный расход топлива, поскольку железные дороги не запаслись своевременно топливом и им приходилось покрывать свой недостаток привилегированным, т.е. дальнего привоза, топливом. Одной из мер сокращения недостатка топлива являлось значительное сокращение пассажирского движения, но эта мера признавалась обоюдоострой, чреватой большими неудобствами. С.Н. Третьяков, резюмируя вывод докладчиков, просил обратить внимание на то обстоятельство, что если железнодорожный транспорт признавался главной причиной недостатка топлива, то прежде, чем поднимать вопрос о сокращении производства предприятий, необходимо всесторонне осветить вопрос о расходе топлива на железных дорогах. До того времени железнодорожное дело было забронировано и все попытки осветить этот вопрос встречали препятствия.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Кризис топлива в Москве в январе – феврале 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 6А. С. 31-42. DOI: 10.34670/AR.2025.99.60.002

Ключевые слова

Кризис топлива в Москве в январе – феврале 1917 года, Первая мировая война 1914-1918 гг., железные дороги, торгово-промышленные организации центрального района, С.Н. Третьяков, К.В. Кириш, московский уполномоченный особого совещания по топливу профессор П.И. Новгородцев.

Введение

В январе – феврале 1917 года в России крайне обострившийся кризис топлива [Сидоров, 1973, 500-544] был одним из важнейших вопросов [Утро России. 1917. 8 февраля. С. 3]. Резкий недостаток топлива ощущался всеми [Руднева, 2024, 149-153] и в результате сокращалось освещение улиц, отпуск газа, закрывались многие фабрики [Руднева, 2023, 37-45]. Железные дороги, перевозившие топливо [Руднева, 2023, 37-45], или останавливались вовсе или сокращали пассажирское и товарное движение по той же причине [Руднева, 2023, 7-15].

30 января 1917 г. на Московской бирже под председательством С.Н. Третьякова состоялось совещание торгово-промышленных организаций центрального района для обсуждения вопроса о кризисе топлива. В совещании приняли участие более 100 представителей торгово-промышленных предприятий [Утро России. 1917. 31 января. С. 5].

Совещание открылось докладом московского уполномоченного особого совещания по топливу профессора П.И. Новгородцева, который полагал, что текстильную промышленность следовало бы сократить на одну треть [Руднева, 2023, 183-189]. При этом, чтобы не нарушать общего плана работы на оборону [Руднева, 2020, 400-405], следовало передать часть казенных заказов тем фабрикам [Руднева, 2020, 358-364], которые были обеспечены местным топливом [Руднева, 2017, 12-15].

Профессор К.В. Кирш указал, что добыча угля [Руднева, 2022, 17-25], нефти достаточно и вполне обеспечивала «голодный» период [Руднева, 2022, 104-109], не хватало только древесного топлива в размере 30 % [Руднева, 2003, 149], но весь вопрос сводился к тому, что причина наступившего голода в топливе заключалась в том [Руднева, 2024, 12-16], что железная дорога не справлялась с перевозками [Руднева, 2019, 27-30]. С другой стороны, если увеличилась бы работа железных дорог [Rudneva, Novozhilov, 2019, 289-294], то потребовался бы и усиленный расход топлива [Волобуев, 1962, 201-207, 293-294], поскольку железные дороги не запаслись своевременно топливом [Руднева, 2005, 122-127] и им приходилось покрывать свой недостаток привилегированным, т.е. дальнего привоза, топливом [Руднева, 2014, 21-24]. Одной из мер сокращения недостатка топлива являлось значительное сокращение пассажирского движения [Руднева, 2022, 50-58], но эта мера признавалась обоюдоострой, чреватой большими неудобствами [Руднева, 2018, 11-15]. Докладчик пришел к единственному выходу, – сокращению, а в некоторых случаях, даже к полному прекращению производства в некоторых предприятиях [Руднева, 2023, 11-15].

С.Н. Третьяков, резюмируя вывод докладчиков, просил обратить внимание на то обстоятельство, что если железнодорожный транспорт признавался главной причиной недостатка топлива [Руднева, 2019, 375-380], то прежде, чем поднимать вопрос о сокращении производства предприятий [Руднева, 2021, 13-16], необходимо всесторонне осветить вопрос о расходе топлива на железных дорогах [Руднева, 2021, 319-334]. До того времени железнодорожное дело было забронировано и все попытки осветить этот вопрос встречали препятствия [Руднева, 2022, 269-274].

А.И. Кузнецов высказался о нежелательности сокращения текстильной промышленности, поскольку нельзя было «гильотинировать» эту отрасль, которая за последнее время успела развиваться, успешно конкурировала с заграничной промышленностью, и, вместе с тем, так много сделала и продолжала делать для снабжения армии.

Ю.И. Поплавский охарактеризовал все вопиющие дефекты железнодорожного хозяйства, этой «египетской тьмы», по его выражению, с которой необходимо сорвать ту завесу, за которой прячется железнодорожное дело. Необходимым для московского узла он считал также иметь

своего уполномоченного по перевозкам [Руднева, 2023, 174-182].

С.И. Четвериков обратил внимание совещания на то обстоятельство, что сокращение производства промышленности связано с очень серьезным вопросом о положении рабочего класса, поскольку большинство фабричных рабочих рисковали бы лишиться заработка [Руднева, 2023, 9-14]. Г.А. Крестовников указал, что сокращение промышленности есть вопрос общегосударственный [Руднева, 2020, 7-16], а потому разрешение его подлежало компетенции не местных органов, а законодательных учреждений [Руднева, 2022, 32-41].

Совещание, не придя к окончательному решению в результате обмена мнений, признало желательным: 1) осветить и всесторонне обследовать железнодорожное хозяйство; 2) ходатайствовать о назначении особого уполномоченного по перевозкам московского узла; 3) признать, что если вопрос о сокращении промышленности неизбежен, то необходимо в первую очередь сократить производство тех предприятий, которые не работали на оборону; 4) для окончательного решения вопроса предлагалось назначить в ближайшие дни новое совещание [Утро России. 1917. 31 января. С. 5].

Недостаток топлива в Москве [Руднева, 2021, 335-342] сказывался и на организации трамвайного движения. Товарищ городского головы В.Д. Брянский беседовал с представителями печати по поводу предстоявшего сокращения трамвайного движения и уже последовавшего сокращения отпуска газа с городского газового завода [Руднева, 2020, 365-371]. По сообщению В.Д. Брянского, трамвайное движение в настоящем объеме еще могло продержаться некоторое время, а затем планировалось его продолжать только до 7 часов вечера. Что касалось газового освещения, то дело с отпуском газа обстояло совсем плохо [Руднева, 2019, 106-110]. Запасы топлива на газовом заводе остались незначительные, а уголь, закупленный городом для завода, был реквизирован для нужд Курской железной дороги [Руднева, 2023, 189-194]. Если город и получил бы топливо для газового завода, то пришлось бы его сильно экономить, чтобы хватило на более продолжительное время [Руднева, 2019, 111-116].

30 января 1917 года возвратился из Донецкого района заведующий городским отделом топлива А.А. Зубрилин, осматривавший в составе особой комиссии рудники, предложенные городу для покупки [Руднева, 1997, 151]. Некоторые рудники были признаны вполне желательными для покупки, а условия их приобретения – вполне приемлемыми. А.А. Зубрилин передавал, что в Донецком районе масса антрацита и имелись вагоны для его вывозки. Неурядица с правильной доставкой антрацита в города объяснялась исключительно дезорганизацией железнодорожного движения [Руднева, 1999]. Не столько играли роль в расстройстве железнодорожного транспорта метели и морозы, сколько именно отсутствие правильного использования вагонов и вообще налаженности движения [Гальперина, 1998, 296]. Проехав 600 верст, А.А. Зубрилин не заметил, чтобы принимались особые меры для расчистки линий и т.д. На станции Лиски ему пришлось прождать двое суток.

Обсуждение вопроса о создавшемся кризисе топлива

1 февраля 1917 г. на Московской бирже под председательством С.Н. Третьякова состоялось второе многочисленное совещание представителей торгово-промышленных организаций центрального района для обсуждения вопроса о создавшемся кризисе топлива [Руднева, 2023, 35-44]. Профессор В.И. Гринецкий, принимавший участие в комиссии при заводском совещании, доложил о выработанном комиссией плане сокращения и даже прекращения некоторых производств в виду недостатка топлива [Руднева, 2024, 88-96]. Перечень тех

производств, сокращение которых входило в план комиссии, был разделен на пять категорий. К первой категории были отнесены металлические и химические предприятия, работавшие на оборону; ко второй – городские предприятия, а также некоторые металлические предприятия, работавшие на оборону; к третьей – предприятия, работавшие на удовлетворение нужд интендантства; к четвертой – предприятия строительные, центрального отопления и другие; к пятой – все прочие предприятия, не обязанные работать на оборону [Руднева, 2024, 22-29].

По мнению профессора В.И. Гриневецкого, сокращение предприятий двух первых категорий совершенно невозможно. Сокращению могли подлежать, главным образом, предприятия четвертой и пятой категорий и в некоторых из них производство могло быть даже совершенно прекращено, как, например, на тюлевых, кружевных, обойных и других фабриках. Вопрос о возможности сокращения работ предприятий путем перехода на трех – четырехдневную работу в неделю вызвал обмен мнений, причем некоторые из представителей промышленности находили наиболее целесообразным сократить рабочее время не понедельно, а по сезонам, поскольку, например, с апреля месяца до половины мая и затем в течение всего июня месяца с тем расчетом, чтобы рабочие в эти периоды имели возможность отдавать свой труд другим отраслям. Возможно было бы, таким образом, избежать обострения рабочего вопроса. Надежда на то, что рабочие текстильной промышленности могли бы использоваться для интенсивной разработки торфа, едва ли могла быть осуществима, поскольку в тот период большинство рабочего состава этих предприятий составляли женщины, малопригодные для таких работ.

И.Д. Морозов в своей речи указывал, что дело не в расписании топлива между отдельными предприятиями [Руднева, 2024, 30-39], хотя бы в уменьшенном количестве, а главная трудность заключалась в том, чтобы предприятия могли действительно получить свою даже сокращенную порцию топлива [Руднева, 2024, 20-28], так как предыдущие опыты показали, что, несмотря на назначение предприятиям известного количества топлива [Руднева, 2024, 29-37], они не получили ни одного пуда. Если не было бы уверенности, что известный план можно будет провести в жизнь, то и создавать даже строго обоснованные планы не имело значения для заинтересованной промышленности [Руднева, 2024, 103-107]. Могло оказаться, что тогда положение промышленности стало бы еще хуже. Условия перевозок по железным дорогам [Руднева, 2024, 153-159] в тот период не давали уверенности, чтобы даже уменьшенные порции топлива могли бы быть доставлены предприятиям, нуждавшимся в топливе [Руднева, 2024, 18-25].

Московский уполномоченный по топливу профессор П.И. Новгородцев в своем докладе отмечал, что необходимость создания плана диктовалась соображениями общегосударственного характера, поскольку без существования какого-либо плана прекращение работ предприятий могло происходить чисто стихийно, причем могли быть такие случаи, что были бы сокращены высоко оборонные предприятия в то время, как кондитерские и тому подобные производства процветали бы. Кроме того, московский уполномоченный по топливу профессор П.И. Новгородцев указал, что и распределение уменьшенного количества топлива между всеми предприятиями не могло предотвратить их остановки [Руднева, 2024, 198-204], так как следовало считаться с тем фактом, что 20% топлива нет и дать его промышленности не было возможности, а потому и приходилось говорить о прекращении некоторых предприятий менее важных для того, чтобы дать возможность продержаться предприятиям более важным [Руднева, 2024, 70-77]. А.А. Баранов в своем заявлении указал, что текстильная промышленность центрального района обделена топливом вследствие усиленного требования топлива петроградскими предприятиями, а потому никакой план не сможет

надлежащим образом быть проведенным в жизнь, если не будет поставлено условием, чтобы петроградские предприятия перешли к 30% на отопление дровами, подвоз которых для Петрограда совершается водой, а потому более возможен и удобен.

На совещании не было вынесено никаких положительных решений, а потому вопрос о топливе планировалось обсудить в целом ряде следующих совещаний, из которых первое было назначено на субботу, 4 февраля 1917 года. В конце совещания был оглашен текст телеграмм, которые московским биржевым комитетом были отправлены 1 февраля 1917 года председателю совета министров, министрам путей сообщения, военному, торговли и промышленности, главному интенданту: «Все усиливающийся недовоз топлива железными дорогами создает совершенно катастрофическое положение для предприятий центрального промышленного района. Ряд крупнейших фабрик уже остановил свои работы за полным исчерпанием запасов топлива. В ближайшем будущем вся промышленность центрального района вынуждена будет, по той же причине, или сильно сократить свое производство, или даже совсем остановиться. Так как главным жизненным нервом центрального района является хлопчатобумажная промышленность, на 50% своей производительности загруженная военными заказами и дающая армии за третий год войны третий миллиард аршин необходимых тканей, то неисправность железных дорог в подвозе топлива, прежде всего, наносит непоправимый вред интересам обороны. Далее вынужденное, вследствие недостатка топлива, прекращение производства фабрично-заводских работ связано с расчетом рабочих, занятых в таких предприятиях, что грозит при современном хаотическом положении продовольственного вопроса и общей небывалой дороговизны жизни, серьезными осложнениями и потрясениями.

Считая создавшееся положение крайне грозным и принимая во внимание, что основной причиной такого положения служит не абсолютный недостаток топлива, добыча коего не прекратилась, а недовоз топлива железными дорогами и нехозяйственное расходование топлива самими дорогами, московский биржевой комитет, приняв на себя долг предупредить ваше превосходительство о наступающем грозном и непоправимом бедствии, вместе с тем обращается к вам с следующей просьбой: 1) о безотлагательном назначении всесторонней ревизии теплового хозяйства железных дорог с привлечением к участию в этой ревизии компетентных лиц, пользующихся общественным доверием; 2) о выяснении, совместно с интендантским ведомством, вопроса о допустимости и о возможном сокращении снабжения топливом текстильных предприятий, выполняющих заказы для нужд армии; 3) о выяснении в совете министров вопроса о судьбе и положении рабочих тех предприятий, которые вынуждены сократить и даже совсем прекратить свои работы, вследствие недовоза топлива железными дорогами; 4) о точном выяснении вопроса, смогут ли железные дороги даже при условии сокращения работ промышленных предприятий справиться с подвозом топлива, необходимого для сокращенного производства фабрик и заводов; 5) о безотлагательной выработке в совете министров однообразных директив для планомерного проведения в жизнь сокращения производства разнообразных отраслей промышленности в различных районах империи; 6) о принятии мер к усилению товарного движения, хотя бы путем сокращения пассажирского движения на больший срок и на большем количестве линий, при непременном условии подготовки вагонов и цистерн, а равно и грузов в главных местах погрузки и отправления; 7) о приспособлении хозяйственной части железных дорог к условиям военного времени, в смысле упрощения процедур и формальностей по получению и выдаче заказов для нужд железных дорог.

В заключение, московский биржевой комитет, в виду того особенного значения, какое имеет надлежащее функционирование московского железнодорожного узла, ходатайствует о

назначении в спешном порядке для контроля над этим узлом особоуполномоченного по перевозкам из числа лиц, компетентных в железнодорожном хозяйстве и пользующихся общественным доверием» [Утро России. 1917. 2 февраля. С. 6].

Обострившийся кризис топлива привлекал к себе исключительное внимание встревоженной Москвы [История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России, 2016, 35.]. Среди целого ряда конкретных проектов, клонящихся к экономии топлива, в тот период был выдвинут вопрос о переводе часов. Об этой мере шла речь на одном из заседаний Московской городской думы. Обсуждались достижение возможных результатов от перевода часов. Московский уполномоченный по топливу профессор П.И. Новгородцев сказал по этому поводу, что для устранения кризиса топлива необходимо было немедленно обратиться к целому ряду практических мероприятий, среди которых должное место следовало отвести и переводу часов. Если бы занятия во всех учреждениях начинались на час раньше и соответственно на час раньше заканчивались, то этим бы достигалась довольно солидная экономия отопительных средств. Мера эта имела особенно важный смысл в тот период, когда день увеличивался и один час играл большую роль, т.к. многие учреждения могли бы заканчивать свои занятия еще при дневном свете. По мнению П.И. Новгородцева, если жизнь всей Москвы перестроить соответственно новому расписанию часов, то экономия в топливе была бы не настолько ничтожна, как это могло показаться с первого взгляда.

С.Н. Четвериков подходил к вопросу перевода часов с точки зрения интересов промышленности и полагал, что эта мера не имела бы никакого значения для фабрик и заводов. В промышленных предприятиях, – отметил Четвериков, – топливо расходовалось почти исключительно на производство, а освещение фабрично-заводских помещений само по себе поглощало очень небольшое количество топлива, поскольку энергия на освещение получалась от общих генераторов. От того, что работы на фабриках и заводах начинались бы часом раньше и часом раньше кончались, достигалась бы такая ничтожная экономия в расходовании топлива, что говорить сколько-нибудь серьезно об этой мере не представлялось возможным. Быть может, некоторая экономия достигалась бы в больших городах с ярким уличным освещением, но ослабить кризис топлива на фабриках и заводах при помощи перевода часов, как считал Четвериков, было положительно невозможно.

Профессор Я.Я. Никитинский заявил, что перевод часов – мера не новая и давно уже осуществленная в Англии и Франции. Перераспределение времени могло иметь большое психологическое, а отсюда и экономическое значение. Если вечернее освещение сократить на один час, то достигалась бы экономия на $\frac{1}{3}$ или на $\frac{1}{4}$ затрачиваемой обычно электрической энергии. С этой точки зрения Я.Я. Никитинский предлагал смотреть на перевод часов как на меру серьезную. Что касается промышленности, особенно работающей на оборону, то в виду непрерывности производящихся там занятий, перестановка часов значения иметь не могла [Утро России. 1917. 2 февраля. С. 6].

4 февраля 1917 г. под председательством С.Н. Третьякова на Московской бирже состоялось третье совещание, посвященное вопросу о смягчении кризиса с топливом. На совещании окончательно выяснилось, что запасы топлива, как твердого, так и жидкого, на 1917 год вполне достаточны в смысле добычи на местах, но затруднения происходили исключительно из-за перевозок. В этом направлении и следовало принять меры.

По предложению С.Н. Третьякова было постановлено: 1) просить московского уполномоченного по топливу выяснить, каким образом будут распределены нефть и уголь по отдельным промышленным районам и по очередям предприятий; 2) настаивать на

предоставлении московскому району 86 миллионов пудов нефти и 60 миллионов донецкого топлива.

На совещании было указано, что на большую заготовку в 1917 году дров и торфа рассчитывать нельзя, т.к. не хватит не только рабочих, но будет недостаточно и того числа военнопленных, которые находятся в распоряжении московского уполномоченного по топливу. По этой причине было признано, что текстильная промышленность потребует в 1917 году большого количества нефти и угля, поскольку для этой отрасли промышленности в 1916 году требовалось 34 пуда нефти и 15 миллионов пудов угля, в 1917 же году могло быть предоставлено нефти не более 11 миллионов пудов и угля 8 миллионов пудов. Биржевой комитет нашел необходимым осветить этот вопрос в особом совещании по топливу.

Учитывая экономию топлива, к городскому голове поступала от жителей Москвы масса писем, в которых выражались жалобы по поводу того, что продолжали функционировать всевозможные кафешантаны, кинематографы и дорогие рестораны, поглощавшие массу электрической энергии, в то время как московские улицы по вечерам погружались в темноту. В письмах указывалось на необходимость для Московской городской думы возбудить ходатайство о закрытии такого рода заведений в целях экономии топлива.

По этому поводу член городской управы, заведующий топливом П.П. Юренев сообщил, что отношение думы к этому вопросу выяснилось на последнем ее заседании. Еще до заседания думы городская управа вынесла целый ряд постановлений, выражающих ее определенный взгляд на то, что должно быть сделано в целях экономии топлива, причем именно указывалось на необходимость закрытия кафешантанов и всех театров легкого жанра. Журнал заседания управы был передан администрации. На днях на совещании по топливу у командующего войсками представители города поддерживали эту же точку зрения, которой придерживалась вся городская дума в этом вопросе, т.е. прежде всего следовало закрыть кафешантаны, дорогие рестораны, всевозможные кабаре, театры-фарсы, синематографы, а время занятий в торговых заведениях требовалось сократить. Раз городская управа решалась на такую героическую меру, как прекращение трамвайного движения в вечерние и ночные часы, следовательно, само собой подразумевалось, что многие заведения, служившие целям развлечения, требовалось закрыть. Указывалось на необходимость и закрытия фабрик, вырабатывавших нелепые расценки. Осуществление всех пожеланий в этом направлении зависело уже от администрации [Утро России. 1917. 5 февраля. С. 6].

Заключение

Итак, все намечавшиеся мероприятия для решения кризиса топлива требовали исключительной спешности в проведении. Выражались надежды на то, что при решительном, неотложном использовании этих мер нужды обороны страны и насущные потребности тыла могли быть обеспечены необходимым топливом.

Библиография

1. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
2. Утро России. 1917. 8 февраля. С. 3.
3. Руднева С.Е. Кризис промышленности России в 1917 году // Актуальные проблемы социально-гуманитарных исследований: традиции и перспективы (к 300-летию Российской академии наук и немецкого философа Иммануила Канта). М.: ООО «Сам Полиграфист», 2024. С. 149-153.
4. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 37-45.

5. Руднева С.Е. Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 4А. С. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001.
6. Утро России. 1917. 31 января. С. 5.
7. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
8. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
9. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
10. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
11. Руднева С.Е. Потребность железных дорог России в чёрном металле в 1917 году // В сборнике: III Международная научно-практическая конференция, посвящённая 100-летию образования СССР (VI Губкинские Гуманитарные чтения). М., 2022. С. 17-25.
12. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
13. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
14. Руднева С.Е. Учредительный съезд районных уполномоченных и представителей от районов по топливу в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России (к 50-летию начала строительства БАМа): Сборник научных статей. - Ярославль: Ярославский филиал ПГУПС, 2024. – С. 12-16.
15. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
16. 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.
17. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 201-207, 293-294.
18. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
19. Торгово-промышленная газета. 1917. 6 июня.
20. Руднева С.Е. Всероссийский Учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
21. Руднева С.Е. К вопросу о частном железнодорожном строительстве в России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2022. Т. 12. № 9-1. С. 50-58.
22. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
23. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
24. Руднева С.Е. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Т. 9. № 6-1. С. 375-380.
25. Руднева С.Е. Союз инженеров и техников железнодорожного транспорта в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2021. № 1. С. 13-16.
26. Руднева С.Е. Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 319-334.
27. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
28. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
29. Руднева С.Е. Вопрос о перспективах демобилизации промышленности России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 1-2-1. С. 9-14.
30. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
31. Руднева С.Е. Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 32-41.
32. Утро России. 1917. 31 января. С. 5.
33. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916 – 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
34. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 365-371.
35. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-110.

36. Руднева С.Е. Топливный кризис в Москве в 1917 году // Актуальные вопросы археологии, этнографии и истории. Сборник материалов III Всероссийской научной конференции с международным участием. Чебоксары, 2023. С. 189-194.
37. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
38. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
39. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // дисс. на соиск. уч. ст. к.и.н. / Российская академия наук. Москва, 1999.
40. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. Сб. ст. СПб., 1998. С. 296.
41. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 7-1. С. 35-44.
42. Руднева С.Е. Кризис угольной промышленности России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 5-1. С. 88-96.
43. Руднева С.Е. Проблема разгрузки Петрограда в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 7А. С. 22-29.
44. Руднева С.Е. Введение угольной монополии в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 7А. С. 30-39.
45. Руднева С.Е. Лесной рынок России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 8А. С. 20-28.
46. Руднева С.Е. Цены на дровяное топливо в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 8А. С. 29-37.
47. Руднева С.Е. Главный Экономический комитет о положении в южном горнопромышленном районе в сентябре 1917 года // Актуальные вопросы гуманитарных и социальных наук: от теории к практике. Чебоксары, 2024. С. 103-107.
48. Руднева С.Е. Третья конференция промышленников юга России в сентябре 1917 года // Социально-экономические процессы современного общества. Чебоксары, 2024. С. 153-159.
49. Руднева С.Е. Топливный кризис и вопрос о горючих сланцах в России в 1917 году // Актуальные проблемы менеджмента, экономики и экономической безопасности. Чебоксары, 2024. С. 18-25.
50. Руднева С.Е. Распределение черного металла в России в 1917 году // Стратегии устойчивого развития: социальные, экономические и юридические аспекты. Чебоксары, 2024. С. 198-204.
51. Руднева С.Е. Конференция представителей промышленности и торговли в июне 1917 года // Право, экономика и управление: состояние, проблемы и перспективы. Чебоксары, 2024. С. 70-77.
52. Утро России. 1917. 2 февраля. С. 6.
53. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., М., 2016. С. 35.
54. Утро России. 1917. 2 февраля. С. 6.
55. Утро России. 1917. 5 февраля. С. 6.

The Fuel Crisis in Moscow in January-February 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of Historical Sciences, Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
127994, 9/9 Obratsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article examines certain aspects of the fuel crisis that intensified in Moscow during January-February 1917. Since the beginning of the First World War, free trade in coal had been gradually restricted. The acute shortage of fuel affected all sectors, resulting in reduced street lighting, gas supply restrictions, and the closure of numerous factories. Railways transporting fuel either ceased

operations entirely or reduced passenger and freight traffic for the same reason. In January-February 1917, commercial and industrial organizations of the central region held meetings at the Moscow Exchange under the chairmanship of S.N. Tretyakov to discuss the fuel crisis. Participants identified the railway system's inability to handle transportation volumes as the primary cause of the fuel shortage. Conversely, increasing railway operations would have required greater fuel consumption, but the railways had failed to stockpile fuel timely and had to compensate using privileged, long-distance sources. One proposed measure to alleviate the shortage was significant reduction of passenger traffic, but this was recognized as a double-edged solution fraught with major inconveniences. Summarizing the speakers' conclusions, S.N. Tretyakov emphasized that if railway transport was indeed the main cause of the fuel deficit, then before considering production cuts at enterprises, it was essential to comprehensively analyze fuel consumption by the railways. Until that time, railway operations had been shielded from scrutiny, and all attempts to investigate this matter faced obstacles.

For citation

Rudneva S.E. (2025) *Krizis topliva v Moskve v yanvare – fevrale 1917 goda* [The Fuel Crisis in Moscow in January-February 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15 (6A), pp. 31-42. DOI: 10.34670/AR.2025.99.60.002

Keywords

Fuel crisis in Moscow in January-February 1917; First World War of 1914-1918; railways; commercial and industrial organizations of the central region; S.N. Tretyakov; K.V. Kirsh; Moscow commissioner of the Special Council on Fuel Professor P.I. Novgorodtsev.

References

1. Sidorov A.L. The economic situation of Russia during the First World War. Moscow, 1973. pp. 500-544.
2. Morning of Russia. 1917. February 8. p. 3.
3. Rudneva S.E. The crisis of Russian industry in 1917 // Actual problems of social and humanitarian research: traditions and prospects (on the occasion of the 300th anniversary of the Russian Academy of Sciences and the German philosopher Immanuel Kant). Moscow: OOO "Sam Polygraphist", 2024. pp. 149-153.
4. Rudneva S.E. Transport and power in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 37-45.
5. Rudneva S.E. The issue of providing Russia with wood fuel in 1917 // Issues of Russian and international law. 2023. Volume 13. No. 4A. pp. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001.
6. Morning of Russia. 1917. January 31. p. 5.
7. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
8. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
9. Rudneva S.E. The Commission on new railways in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
10. Rudneva S.E. Special meeting on transportation in 1917 // History and prospects of transport development in the north of Russia. 2017. No. 1. pp. 12-15.
11. Rudneva S.E. The need of Russian railways for ferrous metal in 1917 // In the collection: III International Scientific and Practical Conference dedicated to the 100th anniversary of the formation of the USSR (VI Gubkin Humanitarian Readings). Moscow, 2022. pp. 17-25.
12. Rudneva S.E. Plans for railway construction in the displaced areas of Russia in 1917 // Culture and civilization. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 104-109.
13. Rudneva S.E. The Provisional Government and the construction of the Pre-Parliament // Questions of History. 2003. No. 2. p. 149.
14. Rudneva S.E. The Founding Congress of district commissioners and representatives from districts on fuel in 1917 //

- The history and prospects of transport development in the north of Russia (on the 50th anniversary of the beginning of the construction of the BAM): A collection of scientific articles. Yaroslavl: Yaroslavl Branch of PGUPS, 2024, pp. 12-16.
15. Rudneva S.E. The situation of Russian railway transport in the spring of 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2019. No. 1. pp. 27-30.
 16. Rudneva S.E., Novozhilov A.M. Special commission on the development of railway service Charter in 1917 // Religion. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. 2019. Vol. 4. No. 13. pp. 289-294.
 17. Volobuev P.V. Economic policy of the Provisional Government. Moscow, 1962. pp. 201-207, 293-294.
 18. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // National History. 2005. No. 6. pp. 122-127.
 19. Trade and industrial newspaper. 1917. June 6.
 20. Rudneva S.E. The All-Russian Constituent Railway Congress in Moscow (1917) // History and prospects of transport development in the north of Russia. 2014. No. 1. pp. 21-24.
 21. Rudneva S.E. On the issue of private railway construction in Russia in 1917 // Issues of Russian and International law. 2022. Vol. 12. No. 9-1. pp. 50-58.
 22. Rudneva S.E. Solving problems of cargo transportation regulation in 1917 // History and prospects of transport development in the north of Russia. 2018. No. 1. pp. 11-15.
 23. Rudneva S.E. Providing Russian railways with fuel in 1917 // History and prospects of transport development in the north of Russia. 2023. No. 1. pp. 11-15.
 24. Rudneva S.E. Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the devastation in railway transport in the summer of 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2019. Vol. 9. No. 6-1. pp. 375-380.
 25. Rudneva S.E. Union of engineers and technicians of railway transport in 1917 // History and prospects of transport development in the north of Russia. 2021. No. 1. pp. 13-16.
 26. Rudneva S.E. Discussions on attracting American capital to Russian railway construction in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 319-334.
 27. Rudneva S.E. On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917 // Culture and Civilization. 2022. Vol. 12. No. 1-1. pp. 269-274.
 28. Rudneva S.E. On the issue of fuel in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 174-182.
 29. Rudneva S.E. The question of the prospects for the demobilization of Russian industry in 1917 // Issues of Russian and international law. 2023. Vol. 13. No. 1-2-1. pp. 9-14.
 30. Rudneva S.E. Increase in railway tariffs in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
 31. Rudneva S.E. The question of accelerating and reducing the cost of railway construction in Russia in 1917 // Culture and Civilization. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 32-41.
 32. Morning of Russia. 1917. January 31. p. 5.
 33. Rudneva S.E. Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916-1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 335-342.
 34. Rudneva S.E. Financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 365-371.
 35. Rudneva S.E. The first delegate Congress of the Union of Railway Engineers in 1917 // Theories and problems of political research. 2019. Vol. 8. No. 2A. pp. 106-110.
 36. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in 1917 // Current issues of archeology, ethnography and history. Collection of materials of the III All-Russian Scientific Conference with international participation. Cheboksary, 2023. pp. 189-194.
 37. Rudneva S.E. Establishment of the Union of Railway Engineers in 1917 // Theories and problems of political research. 2019. Vol. 8. No. 3A. pp. 111-116.
 38. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Conference (September 1917) // Questions of History. 1997. No. 11. P. 151.
 39. Rudneva S.E. The crisis of power and the Democratic Conference (September 1917) // diss. for the degree of Candidate of Historical Sciences / Russian Academy of Sciences. Moscow, 1999.
 40. Galperina B.D. Review of the state of railway and water transport by August 1917 // Russia in the XIX-XX centuries. Collection of Art. SPb., 1998. pp. 296.
 41. Rudneva S.E. Problems of supplying Russia with wood fuel in 1917 // Issues of Russian and international law. 2023. Vol. 13. No. 7-1. pp. 35-44.
 42. Rudneva S.E. The crisis of the Russian coal industry in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 5-1. pp. 88-96.
 43. Rudneva S.E. The problem of unloading Petrograd in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 7A. pp. 22-29.
 44. Rudneva S.E. The introduction of the coal monopoly in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024.

Vol. 14. No. 7A. pp. 30-39.

45. Rudneva S.E. The Russian forest market in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 8A. pp. 20-28.
46. Rudneva S.E. Prices for wood fuel in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 8A. pp. 29-37.
47. Rudneva S.E. The Main Economic Committee on the situation in the southern mining region in September 1917 // Topical issues of the humanities and social sciences: from theory to practice. Cheboksary, 2024. pp. 103-107.
48. Rudneva S.E. The Third Conference of industrialists of the South of Russia in September 1917 // Socio-economic processes of modern society. Cheboksary, 2024. pp. 153-159.
49. Rudneva S.E. The fuel crisis and the issue of oil shale in Russia in 1917 // Actual problems of management, economics and economic security. Cheboksary, 2024. pp. 18-25.
50. Rudneva S.E. Distribution of ferrous metal in Russia in 1917 // Strategies of sustainable development: social, economic and legal aspects. Cheboksary, 2024. pp. 198-204.
51. Rudneva S.E. Conference of representatives of industry and Trade in June 1917 // Law, economics and management: status, problems and prospects. Cheboksary, 2024. pp. 70-77.
52. Morning of Russia. 1917. February 2. p. 6.
53. History of the formation and development of the medical and sanitary service in Russian railway transport. Moscow, Moscow, 2016. p. 35.
54. Morning of Russia. 1917. February 2. p. 6.
55. Morning of Russia. 1917. February 5. p. 6.