

УДК 681.5.015.23:655.3**Кризис угольной промышленности России в 1917 году****Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
Российский биотехнологический университет (РОСБИОТЕХ),
125080, Российская Федерация, Москва, Волоколамское шоссе, 11;
Московский политехнический университет,
107023, Российская Федерация, Москва, ул. Большая Семёновская, 38;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрены некоторые аспекты кризиса угольной промышленности России в 1917 году. В горнопромышленной среде к весне 1917 г. утвердилось мнение, что уменьшение добычи угля могло выразиться в количестве 100 миллионов пудов. Причины этого угрожающего положения угольной промышленности горнопромышленники видели, с одной стороны, в громадном повышении заработной платы рабочим, с другой стороны, в сокращении рабочего дня при падении интенсивности работы, упадке дисциплины среди рабочих, отвлечении их от прямых своих обязанностей, подрыве авторитета технического персонала, вмешательстве рабочих в административную часть рудничной жизни, частом удалении служащих технического надзора, дезорганизации работ на шахтах и прочем. Производительность рабочего в мае 1917 г. в среднем составляла 450 пудов, ниже 1916 г. на 30%. В первой половине мая 1917 г. предназначалось к погрузке 71 млн пудов угля, но в виду недостатка угля погружено было только 45 миллионов. Многим железным дорогам угрожала приостановка движения из-за отсутствия топлива. Угольный кризис в стране надвигался с невероятной быстротой: склады угля не имели, города питались углем, доставленным гужом. Цены с 50 копеек за пуд в апреле поднялись до 90 копеек, до рубля в Новочеркасске и до 1 рубля 20 копеек в Ростове-на-Дону. К августу 1917 г. данные о состоянии добычи и погрузки минерального топлива, металла и других горнозаводских грузов давали еще более неутешительную картину.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Кризис угольной промышленности России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 5А. С. 88-96.

Ключевые слова

Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, Первая мировая война 1914-1918 гг., угольная промышленность, горнопромышленники, топливо, железные дороги.

Введение

После Февральской революции 1917 г. в России следствием обострения интересов труда и капитала стало угрожающее положение российской промышленности, находившейся в зависимости от неумеренных притязаний на увеличение заработной платы трудящихся. В условиях продолжавшейся Первой мировой войны [Сидоров, 1973. 500-544], трения, возникшие в самом начале Февральской революции 1917 г. на почве продолжительности рабочего дня, сначала грозили только известным расстройством промышленности [Волобуев, 1962. 201-207, 293-294], позже переросшим в кризис [Руднева, 2005, 122-127]. Возникла угроза приостановки работы заводов, страшного удара для промышленности, чреватого особенно грозной опасностью, поскольку прежде всего вынуждены были бы приостановиться заводы, работавшие на оборону [Руднева, 2003, 149].

После Февральской революции 1917 г. рабочие предъявили крупные экономические требования, сначала настаивая на введении 8-часового рабочего дня, затем на повышении заработной платы на 100, 200 и большее количество процентов. Дисциплина и порядок на заводах разрушались, происходило резкое понижение производительности труда [Онищенко, 2016, 480.]. Заводы, работавшие полностью, в размере, существовавшем до Февральской революции, составляли исключение. Кризис возник и в угольной промышленности России [Руднева, 2024, 149-153].

К весне 1917 г. в Донской области наметилось сильное сокращение добычи угля. Одни рудники совсем прекратили добычу угля, другие заметно уменьшили свое производство. В горнопромышленной среде утвердилось мнение, что уменьшение добычи угля могло выразиться в количестве 100 миллионов пудов [Руднева, 2022, 104-109]. Причины этого горнопромышленники видели, с одной стороны, в громадном повышении заработной платы рабочим, с другой стороны, в сокращении рабочего дня при падении интенсивности работы [Rudneva, Novozhilov, 2019]. В этой связи на 30 мая 1917 г. донским войсковым атаманом созывалось совещание в Новочеркасске по вопросам о разрухе в горнопромышленном производстве в Донской области. На совещание приглашались углепромышленники и рабочие по 10 человек от районов Грушевского, Должановского, Макеевского [Ростовская речь, 1917. 28 мая].

Поиски выхода из кризиса угольной промышленности в 1917 году

30 мая 1917 г. в Новочеркасске, в зале областного правления, открылся съезд – совместное совещание представителей углепромышленников и горнорабочих угольного района Донской области – макеевского, должанского, грушевского горнопромышленных районов, созванное для предотвращения угольного кризиса. Съехалось до 25 человек. Председательствовал временный войсковой атаман, по инициативе которого и созван был съезд. Задача съезда состояла в выяснении размеров и причин упадка горного промысла, а также в изыскании борьбы с кризисом [Ростовская речь. 1917. 31 мая].

Отмечалось, что часть рудников совершенно прекратила работу, другая сократила выработку. Сокращение добычи приблизительно на 100 миллионов пудов угля угрожало катастрофой металлургическим и железодельным заводам юго-востока России [Руднева, 2022. 17-25]. По заявлению владельцев копий, добыча сократилась, с одной стороны, вследствие повышения заработной платы, с другой – вследствие сокращения рабочего времени и

понижения интенсивности труда [Руднева, 2021, 13-16].

Цены на уголь установились небывалые: на месте выработки – от 30 до 40 коп. за пуд, в Новочеркасске – 75 коп., в Ростове-на Дону – около рубля. Открывая совещание, войсковой атаман обратился с призывом к трудящимся и владельцам копей достигнуть взаимного соглашения для скорейшего окончания войны с победным концом, что являлось необходимым для развития русской промышленности. Для предварительного обсуждения стоявших на очереди вопросов заинтересованные группы разделились на отдельные совещания. Предприниматели сгруппировались для защиты своих интересов [Ростовская речь. 1917. 1 июня 1917 г.].

Инженером Березовским от имени углепромышленников был возбужден вопрос о том, чтобы в работах съезда принял участие войсковой круг, которому должны быть известны все нужды углепромышленников. Рабочие в ответ на это предложение запротестовали. Представитель новочеркасского Совета рабочих депутатов И.М. Кондратьев заявил, что напрасно считают хозяевами на Дону казаков, «которые составляют всего лишь 43%». Рудники находились не только на казачьей, но и на крестьянской земле. Спор между обеими сторонами велся долго и притом в повышенном тоне. Рабочие называли мысль об обращении к казачьему кругу провокаторской. В результате, решено было отложить разрешение вопроса об обращении к казачьему съезду или другой какой-либо организации о принятии участия в работах съезда до следующего дня. На частном совещании М.С. Воронкова с президиумом войскового круга решено было настаивать на привлечении к работам съезда президиумов войскового круга, донского исполнительного комитета и крестьянского союза [Ростовская речь. 1917. 31 мая]. На следующий день 31 мая 1917 г. было намечено пленарное заседание.

31 мая 1917 г. на съезде был заслушан доклад инженера Монины, нарисовавшего яркую картину кризиса добычи угля. Производительность рабочего в мае 1917 г. в среднем составляла 450 пудов, ниже 1916 г. на 30%. В первой половине мая 1917 г. предназначалось к погрузке 71 миллиона пудов угля, но в виду недостатка угля погружено было только 45 миллионов [Ростовская речь. 1917. 1 июня]. Многим железным дорогам [Руднева, 2022, 50-58] угрожала приостановка движения из-за отсутствия топлива [Руднева, 2019, 27-30]. В грушевско-власовском районе недовыработка за март и апрель 1917 г. составила 22% против 1916 г., между тем число рабочих оставалось одним и тем же. Месячная производительность рабочего в этом районе в марте 1916 г. составляла 541 пуд, а в марте 1917 г. – 429 пудов, в апреле 1916 г. – 380 пудов, в 1917 г. – 326 пудов; в мае 1917 г. производительность еще больше понизилась. В кортишино-ровенецком районе производительность понизилась против 1916 г. на 30%, должанском – на 33%, макеевском – до 37% [Ростовская речь. 1917. 1 июня].

К причинам этого угрожающего положения угольной промышленности инженер Монин относил упадок дисциплины среди рабочих, отвлечение их от прямых своих обязанностей, подрыв авторитета технического персонала [Руднева, 2023], вмешательство рабочих в административную часть рудничной жизни, частое удаление служащих технического надзора, дезорганизацию работ на шахтах и прочее [Руднева, 2023]. Остановившись на требованиях рабочих, докладчик назвал их требования чрезмерными и заявил, что если их удовлетворить, то ни один рудник не выдержит. Единственный выход для углепромышленников – это повышение цен на уголь. Однако увеличение цены на уголь на одну копейку составит переплату населения в 17 миллионов рублей. Если удовлетворить требования рабочих в той мере, как это запроектировала харьковская конференция, то необходимо повысить цену на уголь на 14-15 копеек за пуд, а население переплатит тогда до 250 миллионов рублей. Удовлетворение же

требований, предъявленных самими рабочими, вызывало необходимость переплаты населением на угле до 500-700 миллионов рублей. Доклад инженера Мони́на был сдан в комиссию [Ростовская речь. 1917. 1 июня].

После страстных дебатов, продолжавшихся три дня, съезд горнопромышленников и рабочих пришел к соглашению по вопросу об образовании особого областного продовольственного комитета для обследования причин падения добычи угля и для принятия мер к устранению причин расстройств работ. Комитет был образован в таком составе: 3 представителя от горнорабочих, 4 представителя от горнопромышленников, по одному представителю от Донского исполнительного комитета, военного отдела его, областного Совета рабочих депутатов, крестьянского Совета и войскового круга. От горнопромышленников в комитет вошли: Березовский, В.А. Отто, Илинич, Боярышников.

В каждом отдельном угольном районе организовывались подкомитеты для фактического обследования рудников и исполнения решений областного комитета. На заседании областного комитета 5 июня 1917 г. председателем был избран представитель донского исполнительного комитета В.В. Брыкин, товарищами председателя – В.А. Отто и член областного Совета рабочих депутатов И.М. Кондратьев.

Угольный кризис в стране надвигался с невероятной быстротой: склады угля не имели, города питались углем, доставленным гужом. Цены с 50 копеек за пуд в апреле 1917 г. поднялись до 90 копеек, до рубля в Новочеркасске и до 1 рубля 20 копеек в Ростове-на-Дону. Причинами, вызвавшими кризис [Гальперина, 1998], являлись сокращение разработки угля и расстройство железнодорожного транспорта [Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня].

К августу 1917 г. данные о состоянии добычи и погрузки минерального топлива [Руднева, 2024, 12-16], металла и других горнозаводских грузов давали еще более неутешительную картину [Руднева, 1997]. Крупный спрос на лесной товар предъявляло военное ведомство [Торгово-промышленная газета. 1917. 25 июня]. Сокращение добычи и погрузки шло в ужасающей прогрессии [Руднева, 2019]. Статистические данные за первую половину августа 1917 г. показывали, что почти все вывезенное за это время минеральное топливо – 35,2 миллионов пудов – должно было пойти для нужд железных дорог [Руднева, 2020]. За первую половину августа было перевезено всего каменного угля 20,8 миллионов пудов (вместо назначенных к перевозке 31,4 миллионов пудов, т.е. недогруз составлял 10,6 миллионов пудов, или 36,9%), антрацита 9,4 миллиона пудов (вместо 15,4 миллионов пудов, недогруз 6 миллионов пудов, или 38,9%) и кокса 5 миллионов пудов (вместо 5,6 миллионов пудов, недогруз 10,7). Общие итоги перевозки минерального топлива [Руднева, 2020] за первую половину августа 1917 г. выглядели следующим образом: всего перевезено было минерального топлива 35,3 миллиона пудов (при минимальной полумесячной потребности в 80 миллионов пудов) [Руднева, 2023], вместо назначенных к перевозке 52,4 миллионов пудов, т.е. недогруз составлял 17,2 миллионов пудов, или 32,8% [Торгово-промышленная газета. 1917. 2 сентября].

Сопоставление этих цифр с данными о перевозке за этот же период 1916 г. наглядно показывало отставание от потребностей в области транспорта [Руднева, 2023] и топлива [Руднева, 2023]. За первую половину августа 1916 г. было перевезено 53,7 миллионов пудов топлива [Руднева, 2023], т.е. на 18,5 миллионов пудов, или на 34,4% больше, чем в 1917 году [Руднева, 2017]. Причины недогруза топлива крылись, в первую очередь, в отказах поставщиков от погрузки [Руднева, 2023], по этой графе недогруз составил 11,3 миллионов пудов [Руднева, 2023]. Вследствие недостатка вагонов было не догружено 1,8 миллионов пудов и, наконец, вследствие запрещения погрузки в определенных направлениях – 4,9 миллионов пудов.

Следовательно, в деле неурядиц с перевозкой топлива [Руднева, 2018] вовсе не столь повинен был железнодорожный транспорт [Руднева, 2019]. Причина задержки заключалась в рудниках, которые не могли погрузить всего заявленного количества, вследствие значительного сокращения добычи угля [Руднева, 2022].

Железные дороги вывезли не только то, что смогли предъявить рудники из добычи первой половины августа 1917 г. [Руднева, 2024], но затронули даже запасы топлива на рудниках [Руднева, 2021], которые понизились для каменного угля с 25 миллионов пудов на 1 августа 1917 г. до 24 миллионов пудов на 16 августа 1917 г. [Руднева, 2020]. Запасы антрацита, соответственно, понизились с 62 миллионов пудов до 58 миллионов пудов и, наконец, запасы кокса – с 4,5 миллионов пудов до 4 миллионов пудов. Конкретные цифры добычи давали безотрадную картину [Руднева, 2019]. Так, например, за 15 дней августа 1917 г. добыто было всего каменного угля 43 миллиона пудов, против 45 миллионов пудов за половину июля 1917 г., 48,5 миллионов пудов – за половину июня 1917 г., за половину августа 1916 г. было добыто 54 миллиона пудов, т.е. больше, чем в 1917 г. на 20%. Антрацита было добыто только 12 миллионов пудов, т.е. всего минерального топлива за первую половину августа 1917 г. было добыто 55 миллионов пудов [Торгово-промышленная газета. 1917. 2 сентября]. Таких катастрофических цифр Донецкий бассейн еще не знал за прошедший период Первой мировой войны [Руднева, 2022].

Кокса было произведено за первую половину августа 1917 г. 7,4 миллионов пудов (за тот же период 1916 г. – 11,81 миллионов пудов), брикетов – 0,3 миллионов пудов. Число рабочих на 16 августа 1917 г. сократилось, по сравнению с числом их на 1 число того же месяца, на 8.000 человек и выражалось цифрой в 266.000 человек [Волобуев, 1961]. Сопоставление средней полумесячной производительности одного рабочего за первую половину августа 1917 г. и за соответствующий период даже предыдущего месяца – июля 1917 г. показывало дальнейшее сокращение производительности труда, которая с 217 пудов за первую половину июля 1917 г. упала до 207 пудов за первую половину августа 1917 г., т.е. сокращение наблюдалось в размере 5% даже по сравнению с предыдущим месяцем. Если же сравнить эти цифры с данными за первую половину августа 1916 г., то получалось в 1917 г. сокращение производительности почти на 40%.

Заключение

Таким образом, кризис угольной промышленности, как и угрожающее положение российской промышленности в целом, стало следствием резкого обострения интересов труда и капитала после Февральской революции 1917 г. в России. Временное правительство предпринимало усилия для разрешения противоречий между трудящимися и предпринимателями, стабилизации производства.

Библиография

1. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
2. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 201-207, 293-294.
3. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
4. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
5. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России / под ред. Г.Г. Онищенко. М.: Адвансед Солюшнз, 2016. 480 с.

6. 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.
7. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
8. 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.
9. Ростовская речь. 1917. 28 мая.
10. Ростовская речь. 1917. 31 мая.
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. Союз инженеров и техников железнодорожного транспорта в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2021. № 1. С. 13-16.
13. Ростовская речь. 1917. 1 июня 1917 г.
14. Ростовская речь. 1917. 31 мая.
15. Ростовская речь. 1917. 1 июня.
16. 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.
17. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
18. Ростовская речь. 1917. 1 июня 1917 г.
19. 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.
20. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
21. Ростовская речь. 1917. 1 июня 1917 г.
22. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. Сб. ст. СПб., 1998. С. 296.
23. Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня.
24. 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.
25. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
26. Торгово-промышленная газета. 1917. 25 июня.
27. 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.
28. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
29. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
30. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
31. Торгово-промышленная газета. 1917. 2 сентября.
32. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 37-45.
33. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
34. 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.
35. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
36. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 7-1. С. 35-44.
37. 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.

38. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
39. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
40. 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.
41. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
42. 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.
43. 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.
44. 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.
45. Торгово-промышленная газета. 1917. 2 сентября.
46. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
47. Волобуев П.В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. М., 1961. Т. 69. С. 253, 262, 265.

The crisis of the Russian coal industry in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
The Russian Transport University (МИИТ),
127994, 9/9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
Russian Biotechnological University (ROSBIOTECH),
125080, 11, Volokolamsk Highway, Moscow, Russian Federation;
Moscow Polytechnic University,
107023, 38, Bolshaya Semyonovskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article examines some aspects of the crisis of the Russian coal industry in 1917. By the spring of 1917, the opinion was established in the mining industry that a decrease in coal production could be expressed in the amount of 100 million pounds. The reasons for this threatening situation of the coal industry were seen by the miners, on the one hand, in a huge increase in wages for workers, on the other hand, in shortening the working day with a drop in work intensity, a decline in discipline among workers, distracting them from their direct duties, undermining the authority of technical personnel, workers interfering in the administrative part of mining life, frequent removal employees of technical supervision, disorganization of work in mines and other things. The productivity of the worker in May 1917 averaged 450 pounds, 30% lower than in 1916. In the first half of May 1917, 71 million pounds of coal were intended for loading, but due to the lack of coal, only 45 million were loaded. Many railways were threatened with suspension due to lack of fuel. The coal crisis in the country was approaching with incredible speed: There were no coal warehouses, the cities were fed by coal delivered by carts. Prices rose from 50 kopecks per pood in April to 90 kopecks, to the ruble in Novochoerkassk and to 1 ruble 20 kopecks in Rostov-on-Don. By

August 1917, data on the state of extraction and loading of mineral fuel, metal and other mining cargoes gave an even more disappointing picture.

For citation

Rudneva S.E. (2024) Crisis of the Coal Industry of Russia in 1917 [The crisis of the Russian coal industry in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (5A), pp. 88-96.

Keywords

The February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, the First World War of 1914-1918, the coal industry, miners, fuel, railways.

References

1. Sidorov A.L. The economic situation of Russia during the First World War. M., 1973. pp. 500-544.
2. Volobuev P.V. Economic policy of the Provisional Government. M., 1962. pp. 201-207, 293-294.
3. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // *Russian History*. 2005. No. 6. pp. 122-127.
4. Rudneva S.E. The Provisional Government and the construction of the Pre-Parliament // *Questions of history*. 2003. No. 2. p. 149.
5. The history of the formation and development of the medical and sanitary service in the railway transport of Russia / edited by G.G. Onishchenko. M.: Advanced Solutions, 2016. 480 p.
6. Rudneva S.E. The crisis of Russian industry in 1917 // *Actual problems of social and humanitarian research: traditions and prospects (to the 300th anniversary of the Russian Academy of Sciences and the German philosopher Immanuel Kant)*. Moscow: Sam Polygraphist LLC, 2024. pp. 149-153.
7. Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917 // *Culture and Civilization*. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 104-109.
8. 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. Vol. 4. No. 13. pp. 289-294.
9. Rostov speech. 1917. May 28.
10. Rostov speech. 1917. May 31.
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. Union of Engineers and technicians of railway transport in 1917 // *The history and prospects of transport development in the north of Russia*. 2021. No. 1. pp. 13-16.
13. Rostov speech. 1917. June 1, 1917
14. Rostov speech. 1917. May 31.
15. Rostov speech. 1917. June 1.
16. 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.
17. Rudneva S.E. The situation of Russian railway transport in the spring of 1917 // *The history and prospects of transport development in the north of Russia*. 2019. No. 1. pp. 27-30.
18. Rostov speech. 1917. June 1, 1917
19. 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.
20. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2023. vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
21. Rostov speech. 1917. June 1, 1917
22. Galperina B.D. Review of the state of railway and water transport by August 1917 // *Russia in the XIX-XX centuries*. Collection of St. Petersburg, 1998. p. 296.
23. Trade and industrial newspaper. 1917. June 7.
24. 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 (to 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.
25. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917) // *Questions of*

-
- history. 1997. No. 11. p. 151.
26. Trade and industrial newspaper. 1917. June 25.
 27. Rudneva S.E. Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the devastation of railway transport in the summer of 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2019. Vol. 9. No. 6-1. pp. 375-380.
 28. Rudneva S.E. Commission on new railways in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
 29. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
 30. Rudneva S.E. Providing Russian railways with fuel in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2023. No. 1. pp. 11-15.
 31. Commercial and industrial newspaper. 1917. September 2.
 32. Rudneva S.E. Transport and power in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 37-45.
 33. 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.
 34. Rudneva S.E. The question 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.
 35. Rudneva S.E. Special meeting on transportation in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2017. No. 1. pp. 12-15.
 36. 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.
 37. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in 1917 // Topical issues of archeology, ethnography and history. Collection of materials of the III All-Russian scientific conference with international participation. Cheboksary, 2023. pp. 189-194.
 38. Rudneva S.E. Solving the problems of streamlining cargo transportation in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2018. No. 1. pp. 11-15.
 39. 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.
 40. 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.
 41. Rudneva S.E. 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.
 42. 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.
 43. 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.
 44. 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.
 45. Commercial and industrial newspaper. 1917. September 2.
 46. 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.
 47. Volobuev P.V. The Provisional government and the question of overcoming the devastation in railway transport // Historical notes. M., 1961. Vol. 69. pp. 253, 262, 265.
-