

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2022.10.98.009

К вопросу о частном железнодорожном строительстве в России в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
125993, Российская Федерация, Москва, Ленинградский пр., 49;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению вопроса о частном железнодорожном строительстве в России в 1917 году. В стране в тот период насчитывалось 49 частных железнодорожных обществ, эксплуатировавших и строивших около 30.000 верст железных путей общего пользования. Эти частные железнодорожные общества после Февральской революции 1917 года в числе первых использовали свободу союзов и учредили явочным порядком объединительную профессиональную организацию под названием «Совет частных железных дорог». Идея о таком союзе назрела в железнодорожной среде уже давно. После Февральской революции 1917 года в России прежние устои рухнули, настал другой порядок вещей, который железнодорожники немедленно использовали, чтобы легализовать свой союз. Временное правительство намечало ряд мер по упорядочению положения частного железнодорожного строительства. Министерство путей сообщения предлагало реформировать всю систему частного железнодорожного строительства. Прежде всего, имелось в виду выработать меры по привлечению акционеров к деятельному участию в делах частных железнодорожных обществ. Однако уже 14 апреля 1917 г. министерство путей сообщения решило усилить надзор за деятельностью частных железных дорог. С этой целью предполагалось на всех частных железных дорогах учредить должности комиссаров, предоставив им полномочия, одинаковые с комиссарами казенных железных дорог. Обсуждался вопрос о порядке финансирования как казенных, так и частных железных дорог.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. К вопросу о частном железнодорожном строительстве в России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2022. Том 12. № 9А. С. 50-58. DOI: 10.34670/AR.2022.10.98.009

Ключевые слова

Частное железнодорожное строительство, Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, Совет частных железных дорог, Министерство путей сообщения, Комиссия о новых железных дорогах, Всероссийский железнодорожный союз.

Введение

В 1917 году в России насчитывалось 49 частных железнодорожных обществ, эксплуатировавших и строивших около 30.000 верст железных путей общего пользования. Эти частные железнодорожные общества после Февральской революции 1917 года в числе первых использовали свободу союзов и учредили явочным порядком объединительную профессиональную организацию под названием «Совет частных железных дорог» [Торгово-промышленная газета, 1917, 22 марта]. Идея о таком союзе назрела в железнодорожной среде уже давно и фактически таковой был образован, по инициативе председателя правления общества владикавказской железной дороги В.Н. Печковского, еще 12 лет назад до этого, под названием «Совещание председателей правлений», первоначально под председательством Ф.И. Шмидта, а затем Н.Д. Байдака.

Сначала в этом Совещании участвовали только 9 железнодорожных обществ, и круг его деятельности был довольно ограничен: обсуждались только самые неотложные вопросы железнодорожной жизни: о кандидатах для ежегодно производимых на съездах выборах должностных лиц, о назначении им окладов содержания, об отношениях к мероприятиям общего характера и предъявляемым правительствам к дорогам техническим и эксплуатационным требованиям, имевшим первостепенное значение. Участниками Совещания были только председатели крупнейших обществ. Затем, с течением времени, по мере роста частной железнодорожной сети, возникновения новых обществ и все усложнявшимися финансовыми и социальными проблемами железнодорожной жизни, рамки этого представительного органа все расширялись, как по количеству вновь поступавших членов, так и по кругу выдвигаемых жизнью вопросов. Сравнительно демократизировался состав учреждения, в котором начали принимать участие и директора правлений, специалисты разных отраслей железнодорожного хозяйства.

По этим причинам стало очевидно, что необходимо организовать официально, создать легальный представительный аппарат, действующий на основании утвержденного установленным порядком устава. Однако, поскольку это совпало с эпохой нахождения русских железных дорог с эпохой нахождения у власти «яркого представителя рухнувшего режима Н.В. Рухлова, который, вдобавок, вообще относился отрицательно к частным дорогам» [Торгово-промышленная газета, 1917, 22 марта], то, безусловно, об осуществлении этой мысли не могло быть речи. Причем, это несмотря на то, что министерство путей сообщения постепенно привыкало смотреть на частные совещания председателей как на существующий представительный орган частных железных дорог и иногда даже контактировало с ними в лице их председателя.

Когда же на посту председателя министра путей сообщения Рухлова сменил «более общественный человек А.Ф. Трепов», представители дорог выработали проект «Положения» о своем представительном органе. Они старались при этом, конечно, избегать всего того, что имело самое отдаленное сходство с «вольностью», представили таковой министру путей сообщения Трепову, который действительно, в свою очередь, представил проект на утверждение совета министров со своим благоприятным заключением.

Тем не менее, «твердый охранитель «священных устоев»» в лице военного министра генерала Д.С. Шуваева, выразил опасение, что эта организация, чего доброго, еще может заниматься политикой, а потому не должна быть разрешена. Трепов тогда сообразил, что председатели железнодорожных правлений могут, в самом деле, увлечься социально-

республиканскими затеями и подрыванием основ, поспешил вернуть проект обратно.

Положение частных железных дорог в России после Февральской революции 1917 года

Затем произошла Февральская революция 1917 года в России, прежние устои действительно рухнули, настал другой порядок вещей, который железнодорожники немедленно использовали, чтобы легализовать свой союз. Этот союз преследовал, согласно выработанному и одобренному общим собранием представителей частных железных дорог «Положению», следующие цели: 1) представлять правительству, общественным и другим учреждениям дела и вопросы, касавшиеся интересов частных железных дорог; 2) разрабатывать различного рода вопросы финансового, экономического, технического, тарифного, эксплуатационного и т.п. характера, связанных с постройкой и эксплуатацией железных дорог, способствовать проведению в жизнь соответствующих мероприятий; 3) изучать и разрабатывать вопросы, могущие быть поставленными на обсуждение совета правительственными и общественными учреждениями; 4) собирать статистические и другие сведения по железнодорожным вопросам, исследования, записки, периодический орган, учреждать конкурсы; 5) разрабатывать вопросы, касавшиеся улучшения быта рабочих и служащих на железных дорогах [Торгово-промышленная газета, 1917, 22 марта].

Делами совета ведал председатель совета, избираемый сроком на три года, он же председательствовал в заседании совета. В помощь председателю избирались, также сроком на три года, два заместителя председателя [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917. № 5].

Членами совета состояли председатели правлений и их заместители. Исключение было сделано только для дорог, правления которых находились вне Петрограда, и которые могли делегировать свое представительство особо уполномоченным лицам. Каждые сто верст протяжения давали один голос в совете, при максимуме голосов в 20 для одной дороги и не более 1/10 части общего числа голосов участников. Ближайшее заведывание делами совета возлагалось на особое лицо – управляющего делами и состоявшую при нем канцелярию, на содержание которой ассигновывалось 62.000 рублей, что составляло не менее 2 рублей в год с версты частной железнодорожной сети [Торгово-промышленная газета, 1917, 22 марта]. Управляющий делами избирался председателем совета, утверждался и увольнялся советом. Остальные служащие управления делами избирались и увольнялись распоряжением председателя совета.

Совет имел постоянное местопребывание в Петрограде. Средства совета составлялись из взносов, входивших в его состав обществ частных железных дорог. Общая сумма расходов совета распределялась между дорогами пропорционально числу голосов каждой дороги [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917, № 5].

К 22 марта 1917 г. Совет уже сконструировался на основании своего нового положения. Председателем был избран Н.Д. Байдак, его заместителями – Д.Н. Дурново и В.А. Наградский. Должность управляющего делами была предложена председателю VIII отдела Русского Технического Общества А.Н. Фролову.

7 апреля 1917 г. министр путей сообщения Временного правительства Н.В. Некрасов посетил бюро печати при Временном правительстве и на вопрос представителей печати о

положении частного железнодорожного строительства заявил, что Временным правительством намечен ряд мер по упорядочению этого вопроса [Торгово-промышленная газета, 1917, 8 апреля]. Существовавшая Комиссия о новых железных дорогах [Руднева, 2020] должна была по-прежнему функционировать, но состав комиссии, по заявлению Некрасова, должен был значительно пополниться представителями общественных организаций. В дальнейшем проекты новых железных дорог должны были поступать в Особый временный комитет, организуемый взамен второго департамента Государственного совета. Этот временный комитет предполагалось составить при широком участии представителей общественных организаций, ученых обществ – вольно-экономического и технического. Кроме того, в состав Комитета Временное правительство назначало несколько лиц, компетентных в технической стороне вопроса.

Министерство путей сообщения предлагало реформировать всю систему частного железнодорожного строительства. Прежде всего, имелось в виду выработать меры по привлечению акционеров к деятельному участию в делах частных железнодорожных обществ. В тот период участие акционеров в направлении деятельности частных железнодорожных обществ сводилось к нулю, поскольку действовавшими уставами таких обществ роль акционеров почти исключительно ограничивалась правом получения дивидендов [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917, 5].

11 апреля 1917 г. министром финансов М.И. Терещенко была принята депутация представителей частных железных дорог, возбудившая ходатайство о повышении товарных и пассажирских тарифов на частных железных дорогах [Руднева, 2020]. По мнению представителей, по установленным еще до Первой мировой войны тарифам частные железные дороги работали в 1917 г. с убытком до 73%. Министр финансов на просьбу представителей частных железных дорог об увеличении тарифов на все товары без их подразделений по категориям ответил отрицательно. «Если товары будут увеличены, то увеличение это будет согласовано как с характером грузов, так и с условиями их перевозки. Министр финансов признал также отмену временного налога на грузы несвоевременной» [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917, № 7].

Уже 14 апреля 1917 г. министерство путей сообщения решило усилить надзор за деятельностью частных железных дорог. С этой целью предполагалось на всех частных железных дорогах учредить должности комиссаров, предоставив им полномочия, одинаковые с комиссарами казенных железных дорог [Торгово-промышленная газета, 1917, 15 апреля]. Помимо этого, за частными железными дорогами усиливался надзор и со стороны самого министерства путей сообщения [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917, № 7].

21 апреля 1917 г. под председательством члена Государственной думы А.А. Бубликова состоялось, при участии представителей некоторых ведомств, банков, частных железных дорог и профессоров, совещание по вопросу о порядке финансирования как казенных, так и частных железных дорог. При обсуждении общего вопроса о финансировании железных дорог, в смысле получения денежных средств как на сооружение новых линий [Руднева, 2021], так и на усиление их, выяснилось, что, согласно выработанному Комиссией о новых железных дорогах под председательством И.Н. Борисова [Руднева, 2020] общего плана постройки новых железнодорожных линий, большая часть намеченных новых железных дорог падала на частное железнодорожное строительство и что казной планировалось сооружать только те линии, которые входили в район существовавшей казенной сети [Известия Собрания Инженеров Путей

Сообщения, 1917, № 7].

В одном из следующих заседаний Особого Совещания при министерстве путей сообщения под председательством члена Государственной думы А.А. Бубликова, при обсуждении вопроса о финансировании казенных железных дорог возникло предположение о возможности финансирования постройки новых казенных железнодорожных линий путем привлечения к этому делу частных железных дорог [Руднева, 2020]. По мнению совещания, это привлечение могло бы выразиться в предоставлении частным железнодорожным обществам постройки намечаемых линий и передачи их по сооружению казне. Совещание признало такой способ финансирования сооружения новых казенных линий приемлемым, тем более потому, что в некоторых случаях для частных железных дорог постройка таким путем новых линий, хотя бы и казенных, была бы желательной и выгодной.

В Совещании также указывалось на желательность, чтобы частные железнодорожные общества финансировали также своими средствами и те казенные линии, которые находятся всецело в районе казенных железных дорог. Финансирование это могло бы выразиться, с одной стороны, предоставлением свободных средств в распоряжение казны, с другой – постройкой таких линий, а затем передачей их в распоряжение казны. Согласно мнению совещания, все перечисленные способы финансирования сооружения казенных железных дорог в значительной степени могли бы содействовать оживлению железнодорожного строительства в России [Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения, 1917, № 8].

В связи с вопросом о предполагаемом ограничении прибылей торгово-промышленных предприятий, а также пределов заработной платы рабочим, предполагалось установить максимальный размер дохода, который могли получать частные железные дороги. Вопрос же о том, до каких пределов следовало ограничить доходность, подлежал особому [там же] обсуждению, причем министерство финансов имело в виду дивиденд акционеров ограничить средним размером из выданных за 1911-1915 гг. дивидендов по каждой частной дороге в отдельности, а для новых дорог предполагало установить, как максимум, 10% на акционерный капитал. Вопрос этот ставился на разрешение в связи с повышением железнодорожных тарифов [там же].

На всероссийской конференции железнодорожников, проходившей с 6 по 22 апреля 1917 г., в основу прений о принципах организации Всероссийского железнодорожного союза [Руднева, 2019, 63-71] был положен проект устава подготовительной комиссии. Основные положения этого проекта были приняты большинством конференции. Первое положение гласило, что Союз имел целью объединение железнодорожных служащих и рабочих для защиты своих правовых, профессиональных, экономических, культурных интересов, для наблюдения и контроля за правильным ведением железнодорожного хозяйства. Второе основное положение было принято в виде примечания к предыдущему, уточняя, что, поскольку осуществление целей союза могло быть достигнуто только при обеспечении прав человека и гражданина – свободы слова, совести и т.д., а также полного народовластия в форме демократической республики, то указанные права и форму союз ставит себе в обязанность защищать всеми доступными ему средствами. В третьем положении отмечалось, что союз состоит из тех служащих и рабочих, которые добровольно входят в его состав.

Одной из целей Всероссийского железнодорожного союза значилось стремление «добиваться изменения железнодорожной политики в сторону полной социализации железных дорог и, для начала, требовать признания за железными дорогами исключительно функций

государственно и общественно полезного значения, выкупив в казну железные дороги и отказавшись от рассмотрения железных дорог, как доходной статьи» [Голос железнодорожника, 1917, № 15].

27 мая 1917 г. министр путей сообщения Н.В. Некрасов издал циркуляр № 6321, в котором отмечалось: «С установлением нового политического строя система управления железными дорогами, основанная на административных репрессиях, угнетении личности железнодорожных тружеников, должна отпасть, как совершенно противоречащая началам права, справедливости и политической свободы. Поддержание правильности железнодорожного движения, его безопасности и установления строгого порядка железнодорожной службы должно основываться на дружном сотрудничестве железнодорожной администрации со служащими и рабочими, на полном равноправии всех работающих на железных дорогах... Но для достижения этого необходима, прежде всего, полная соорганизованность всех железнодорожных служащих и рабочих, так как успешную работу железных дорог и обеспечение порядка на них возможно ожидать лишь тогда, когда железнодорожные служащие и рабочие объединятся в могучий, единый профессиональный Союз. Эти задачи объединения железнодорожников преследует образуемый в настоящее время Всероссийский Союз железнодорожных рабочих и служащих... Всероссийскому железнодорожному союзу, в лице его комитетов, должно принадлежать право самого широкого наблюдения и контроля за всеми отраслями железнодорожного хозяйства...» [Указатель правительственных распоряжений по МПС, 1917, № 25]. Этот циркуляр министра путей сообщения подчеркивал его лояльное отношение к Союзу железнодорожников. Своей телеграммой на имя начальников дорог и Главных дорожных комитетов от 4 июля 1917 г. Некрасов предложил им принять все меры к скорейшей организации и производству выборов представителей на Всероссийский железнодорожный съезд.

Министром финансов Временного правительства в мае 1917 г. было удовлетворено ходатайство частных железных дорог о кредитовании их в частных банках. Ходатайство это мотивировалось тем, что в тот период внутренний денежный рынок был занят Займом Свободы, и поэтому выпуск железнодорожного займа представлялся невозможным, между тем как частные железнодорожные общества находились в чрезвычайно тяжелом финансовом положении. Банки, со своей стороны, выразили согласие кредитовать железные дороги только при условии, если государственный банк расширит размер кредитования частным банкам. Министр финансов удовлетворил это желание банков. На новых условиях дополнительные кредиты планировалось выдать, прежде всего, обществам Московско-Казанской, Северо-Донецкой и другим железным дорогам [Вестник путей сообщения, 1917, № 22].

3 июня 1917 г. Совет частных железных дорог обратился в Особое совещание по перевозкам с протестом по поводу изданного Н.В. Некрасовым циркуляра о совместной деятельности железнодорожной администрации с железнодорожным союзом. В протесте говорилось, что Совет частных железных дорог единогласно признавал циркуляр министра путей сообщения от 27 мая 1917 года не только не способствовавшим какому-либо улучшению транспорта, но, наоборот, грозившим окончательно расстроить работу железных дорог. Совет частных железных дорог постановил довести до сведения Особого совещания по перевозкам, что, по мнению Совета, этот циркуляр, проводивший, под видом служения идеям свободы, антигосударственные начала и потому явно опасный для родины, не следовало приводить в исполнение. Протест заканчивался указанием на незаконность издания единоличным

усмотрением министра путей сообщения циркуляра, т.к. он во многих отношениях противоречил точным и ясным указаниям уставов, которыми правления обязаны руководствоваться.

Совет частных железных дорог настаивал на отмене циркуляра и одновременно входил во Временное правительство с представлением о необходимости установить основные руководящие начала для такой постановки железнодорожного дела, которая предохранила бы это дело от окончательного развала и устранила бы возможность личных усмотрений и рискованных опытов в переживаемое время [Речь, 1917, 4 июня].

В защиту министра Некрасова выступило, в частности, общее собрание всех центральных комитетов железных дорог московского узла 28 июня 1917 г., «против лозунгов, брошенных центральным советом союза инженеров путей сообщения и советом частных железных дорог в их ответах на циркуляр министра путей сообщения от 27 мая 1917 г. № 6321. Не вмешиваясь в борьбу этих двух учреждений, роль которых будет по достоинству оценена демократической Россией, против министра Некрасова, мы считаем необходимым открыто заявить: Помимо совершенной необоснованности всех опасений за будущее транспорта, приведенных в запросе центрального совета союза инженеров за № 32, самая форма этого обращения совета совершенно недопустима в обращении к министру со стороны частного учреждения, каким является названный совет» [Голос железнодорожника, 1917, № 13].

Общее собрание всех центральных комитетов железных дорог московского узла [Руднева, 2019] полагало, что резолюция совета частных железных дорог была продиктована вовсе не общегосударственными соображениями, но «исключительно чувством опасения капиталистов за свою власть перед лицом идущей на смену капитализму организованной демократии, приближающей для него час расплаты за всю ту разруху, которую внес в дело железнодорожного транспорта павший ныне волею народа царизм, который мог существовать только при самой энергичной поддержке капиталистов. Приняв тяжелое наследие сверженного трудовыми массами царского режима, демократия взяла на свои плечи восстановление железнодорожного транспорта в то тяжелое время, когда стране грозила полная остановка железнодорожного движения. Железнодорожники, сознавая себя частью трудового народа, сделают все, от них зависящее, для восстановления и поддержания правильности транспорта, прибегая к крайним мерам остановки движения лишь для борьбы с общим врагом трудящихся – капиталом». Отмечалось, что трудящимся массам должны быть предоставлены не только право самой широкой инициативы, но и право полного контроля над железнодорожной администрацией, «которая в своих действиях была до сих пор безответственна» [Голос железнодорожника, 1917, № 13].

Заключение

Итак, после Февральской революции 1917 г. в России положение частных железных все более осложнялось в связи с обострившимся социальным и классовым противостоянием в стране [Rudneva, Novozhilov, 2019]. После прихода к власти в октябре 1917 г. партии большевиков казенные железные дороги перешли в ведение государства. Частные дороги были национализированы 4 сентября 1918 г.

Библиография

1. Вестник путей сообщения. 1917. № 22. С. 112.
2. Голос железнодорожника. 1917. № 13. 9 июля.
3. Голос железнодорожника. 1917. № 15.
4. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. № 5. С. 134, 135, 136.
5. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. № 7. С. 162, 163.
6. Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1917. № 8. С. 186, 187, 188.
7. Речь. 1917. 4 июня.
8. Руднева С.Е. К вопросу о создании Всероссийского железнодорожного союза в 1917 г. // Проблемы и перспективы развития транспорта. М., 2019. С. 63-71.
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. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916 – 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
11. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
12. Руднева С.Е. Сотрудничество центральных комитетов Московского железнодорожного узла и отдела путей сообщения Земгора в 1917 году // Вестник развития науки и образования. 2019. № 3. С. 17-22.
13. Торгово-промышленная газета. 1917. 22 марта.
14. Торгово-промышленная газета. 1917. 8 апреля.
15. Торгово-промышленная газета. 1917. 15 апреля.
16. Указатель правительственных распоряжений по МПС. 1917. № 25. С. 270.
17. 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.

On the issue of private railway construction in Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport,
127994, 9, buil.9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
Financial University under the Government of the Russian Federation,
125993, 49, Leningradskii ave., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of the issue of private railway construction in Russia in 1917. At that time there were 49 private railway companies operating and building about 30,000 versts of public railways in the country. These private railway societies, after the February Revolution of 1917, were among the first to use the freedom of unions and established a union professional organization called the "Council of Private Railways". The idea of such an alliance has been ripe in the railway environment for a long time. After the February Revolution of 1917 in Russia, the old foundations collapsed, a different order of things came, which the railwaymen immediately used to legalize their union. The Provisional Government outlined a number of measures to streamline the private railway construction. The Ministry of Railways proposed to reform the entire system of private railway construction. First of all, it was intended to develop measures to attract shareholders to actively participate in the affairs of private railway companies.

However, already on April 14, 1917 The Ministry of Railways has decided to strengthen supervision over the activities of private railways. To this end, it was supposed to establish the posts of commissars on all private railways, giving them the same powers as the commissars of state-owned railways. The issue of how to finance both state-owned and private railways was discussed.

For citation

Rudneva S.E. (2022) K voprosu o chastnom zheleznodorozhnom stroitel'stve v Rossii v 1917 godu [On the issue of private railway construction in Russia in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 12 (9A), pp. 50-58. DOI: 10.34670/AR.2022.10.98.009

Keywords

Private railway construction, the February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, the Council of Private Railways, the Ministry of Railways, the Commission on New Railways, the All-Russian Railway Union.

References

1. (1917) *Golos zheleznodorozhnika* [The voice of the railroad worker], 13, July 9.
2. (1917) *Golos zheleznodorozhnika* [The voice of the railroad worker], 15.
3. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [Proceedings of the Meeting of Engineers of the Means of Communication], 5, pp. 134, 135, 136.
4. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [Proceedings of the Meeting of Engineers of the Means of Communication], 7, pp. 162, 163.
5. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putei Soobshcheniya* [Proceedings of the Meeting of Engineers of the Means of Communication], 8, pp. 186, 187, 188.
6. (1917) *Rech'* [The Speech], June 4.
7. Rudneva S.E. (2019) K voprosu o sozdanii Vserossiiskogo zheleznodorozhnogo soyuza v 1917 g. [On the issue of creating the All-Russian Railway Union in 1917]. In: *Problemy i perspektivy razvitiya transporta* [Problems and prospects for the development of transport]. Moscow.
8. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new Railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A), pp. 358-364.
9. Rudneva S.E., Novozhilov A.M. (2019) Special commission on the development of railway service charter in 1917. *Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 4, 13, pp. 289-294.
10. Rudneva S.E. (2021) Plany razvitiya zheleznodorozhnoi seti Rossii na rubezhe 1916-1917 godov [Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916-1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (10A), pp.335-342.
11. Rudneva S.E. (2020) Povyshenie zheleznodorozhnykh tarifov v 1917 godu [An increase in railway tariffs in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10, 6-1, pp. 7-16.
12. Rudneva S.E. (2019) Sotrudnichestvo tsentral'nykh komitetov Moskovskogo zheleznodorozhnogo uzla i otдела putei soobshcheniya Zemgora v 1917 godu [Cooperation between the central committees of the Moscow railway junction and the department of communications of Zemgor in 1917]. *Vestnik razvitiya nauki i obrazovaniya* [Bulletin of the development of science and education], 3, pp. 17-22.
13. (1917) *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Commercial and industrial newspaper], March 22.
14. (1917) *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Commercial and industrial newspaper], April 8.
15. (1917) *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Commercial and industrial newspaper], April 15.
16. (1917) *Ukazatel' pravitel'stvennykh rasporyazhenii po MPS* [Index of government orders for MPS], 25, p. 270.
17. (1917) *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of ways of communication], 22, p. 112.