

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2023.86.82.004

**Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году****Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,  
Российский университет транспорта,  
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

**Аннотация**

В статье рассмотрены некоторые проблемы обеспечения России древесным топливом в 1917 году. Лесной рынок России после Февральской революции 1917 года испытывал почти во всех районах страны ослабление своей деятельности. Это обстоятельство находилось в непосредственной связи, с одной стороны, с имевшим место в последующие месяцы во многих пунктах наводнением, с другой – с недоразумениями между промышленниками и крестьянами, из-за того, что последние препятствовали рубке и вывозу леса, а также вследствие постоянных перерывов в работе на почве экономических требований рабочих и недостатка в последних. Сознывая насущную необходимость правильного хода лесных заготовок для нужд армии и тыла, Временное правительство, Совет рабочих и солдатских депутатов, многие другие правительственные и общественные учреждения обращались к сельскому населению с просьбой не чинить препятствий заготовкам. Имевшиеся затруднения в лесном деле вызывали интенсивную организационную деятельность среди лесопромышленников в разных местах. Ряд совещаний и съездов, имевших место в столицах и провинции, призывал к объединению для целей упорядочения снабжения фронта и тыла лесными материалами и топливом. Усиленная работа по организации отмечалась также среди лесоводов и лесных техников. Особенно остро стоял вопрос во всей стране о топливе, как для обеспечения им населения, так, главным образом, железных дорог, значительно расширивших свою работу, в связи с обстоятельствами военного времени, в условиях продолжавшейся Первой мировой войны.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 7А. С. 35-44. DOI: 10.34670/AR.2023.86.82.004

**Ключевые слова**

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

## Введение

Лесной рынок России после Февральской революции 1917 года [Руднева, 2005] испытывал почти во всех районах страны ослабление своей деятельности. Это обстоятельство находилось в непосредственной связи, с одной стороны, с имевшим место в последующие месяцы во многих пунктах наводнением, с другой – с недоразумениями между промышленниками и крестьянами [Rudneva, Novozhilov, 2019], из-за того, что последние препятствовали рубке и вывозу леса, а также вследствие постоянных перерывов в работе на почве экономических требований рабочих и недостатка в последних [Волобуев, 1962]. Ясно сознавая насущную необходимость правильного хода лесных заготовок для нужд армии и тыла [Агавелян и др., 2016], Временное правительство [Руднева, 2003, 149], Совет рабочих и солдатских депутатов, многие другие правительственные и общественные учреждения [Руднева, 2017] обращались к сельскому населению с просьбой не чинить препятствий заготовкам [Торгово-промышленная газета, 1917].

Имевшиеся затруднения в лесном деле вызывали интенсивную организационную деятельность среди лесопромышленников в разных местах. Целый ряд совещаний и съездов [Руднева, 2019а], имевших место в столицах и провинции [Руднева, 2019б], призывал к объединению для целей упорядочения снабжения фронта и тыла лесными материалами [Руднева, 2023] и топливом [Руднева, 2020]. Усиленная работа по организации отмечалась также среди лесоводов и лесных техников [Руднева, 2021]. Особенно остро стоял вопрос во всей стране о топливе [Руднева, 2023], как для обеспечения им населения, так, главным образом, железных дорог, значительно расширивших свою работу [Руднева, 2021], в связи с обстоятельствами военного времени [Сидоров, 1973], в условиях продолжавшейся Первой мировой войны [Руднева, 2020а].

В этом деле, согласно вынесенному постановлению II Экстренного Всероссийского съезда представителей лесной промышленности и торговли, оказывал свое влияние нарождавшийся центральный комитет по заготовке дров и лесных материалов для железных дорог фронта и тыла [Руднева, 2020б], призванный объединить как частных лесопромышленников, так и все существовавшие лесопромышленные организации [Руднева, 2017]. Все эти предпринятые меры, как предполагалось, призваны были несколько смягчить остроту дровяного кризиса [Торгово-промышленная газета, 1917].

### Пути решения проблем лесного дела в 1917 году

Из лесных материалов преимущественным спросом пользовались рудничный лес, железнодорожный [Руднева, 2022], другие обработанные товары. Однако, сделок заключалось мало по причине затруднительности товарного движения как по железным дорогам [Руднева, 2019], так и по водным путям, в связи с общими причинами и препятствиями, встречавшимися в деле транспорта [Волобуев, 1961], а также из-за недостатка гонщиков, сплавщиков, дороговизны рабочих рук. Затишье наблюдалось в делах с колесническим и щепным товаром. Наступление строительного сезона не внесло оживления на рынке строительных материалов, ввиду неблагоприятных условий частного строительства, отсутствия рабочих, высоких цен на материалы. На лесопильных заводах работы часто тормозились под влиянием отсутствия сырья и трений между хозяевами, с одной стороны, а также рабочими и приказчиками – с другой. Многие заводы приостанавливали свою деятельность [Руднева, 1999]. Расценка как старого, так и обработанного леса поддерживалась, по-прежнему, на высоком уровне [Руднева, 2022].

Настроение лесного рынка в северном районе считалось удовлетворительным. Заготовки леса шли успешно, только к концу, после начала революции, они затормозились и в деловых кругах высказывались опасения, что размеры заготовок не обеспечивали доставку через северные морские порты гарантированных правительством 300 тысяч стандартного пиленого леса Англии и Франции. Удалось установить и плату по сплаву леса в этом районе в 10 рублей для мужчин и 8 рублей для женщин при пропитании за свой счет. На севере вместе с тем организовался «Северный союз заготовщиков леса», которому был обеспечен широкий кредит рядом банков. Из-за недостатка продовольствия, большому подъему цен на рабочие руки и недостатку их, в значительной мере тормозились работы по заготовке и сплаву леса в северо-балтийском районе [Руднева, 2020]. Для содействия лесным заготовкам, судоходству, транспорту дров и лесных материалов [Руднева, 2022] и вообще упорядочению лесного хозяйства, в указанном районе активную деятельность по организации дела проявляла петроградская лесная биржа, устроившая продовольственный кооператив, а также клуб для лесопромышленников [Руднева, 2019]. При ее же содействии был учрежден комитет по организации союза лесопромышленников района реки Волхова с притоками прилежащих железных дорог [Руднева, 2022]. Организовывались фабриканты и заводчики. Отдельно, под названием союза лесопромышленников петроградского района, объединялись в союз лесопромышленники боровичского района.

Несколько сократились лесные работы в районах верхней и средней Волги, ввиду неуверенности в будущих ценах, поскольку расходы по заготовке возрастали с каждым днем. Заготовкам препятствовали также постановления волостных комитетов о запрещении владельцам вырубки из собственных лесов. На унженской ярмарке дела проходили с малым оживлением. Отсутствие частных сделок на лес наблюдалось и в районе южной Волги. Местные лесопильные заводы работали, главным образом, на оборону государства. Воздорожание рабочих рук, отсутствие правильного транспорта [Руднева, 2020] в сильной мере расстроили лесной рынок крупного центра юга Поволжья – Царицына. В связи с чрезмерными требованиями рабочих, многие заводы вынуждены были прекратить свою деятельность. По этой причине сократились и поступления сырья из верховьев Волги. Приостановившаяся было деятельность лесного рынка района рек Днепра и Днестра, вследствие наводнения, несколько оживилась к концу июня 1917 года [Торгово-промышленная газета, 1917].

К верховьям Днепра в течение зимы 1916-1917 гг. было вывезено на 40-50% больше лесных материалов, по сравнению с предыдущим годом. Сплав на низовые пристани, однако, сильно тормозился из-за недостатка местных плотовщиков и гонщиков, продовольствия и различных предметов, шедших на снаряжение плотов. Мало оживленными были дела со строительным лесом [Гальперина, 1998, 296]. Под влиянием застоя в лесной торговле, расценка строительного леса на местах проявляла склонность к понижению [Руднева, 2022]. Оптовые сделки в Кременчуге и других центрах почти отсутствовали. Некоторая интенсивность отмечалась в розничной торговле со строительными материалами для целей ремонта строений, поврежденных наводнениями. Весьма ограничен был приплав и привоз дров, что объяснялось начавшимися полевыми работами и затруднениями по сплаву. В районе внутренних губерний главное внимание было обращено на дровяной рынок. Москва и другие крупные центры [Руднева, 2014] усилили заготовку и привоз топлива. Препятствия по заготовке и сплаву, встречавшиеся со стороны крестьянского населения, вызвали среди лесопромышленников московского района усиленное стремление к организации. В Москве к июню 1917 г. образовалось несколько союзов лесопромышленников и дровопромышленников [Руднева,

1997]. Крупный спрос на лесной товар предъявляло военное ведомство [Торгово-промышленная газета, 1917].

При Петроградской лесной бирже был учрежден Политико-экономический лесопромышленный клуб, целью которого являлось объединение лесопромышленников, судопромышленников и торговцев, их служащих и вообще всех лиц, имевших отношение и интересовавшихся вопросами лесной и судовой промышленности и торговли [Руднева, 2023a], на почве общественной, политико-экономической, профессиональной деятельности [Руднева, 2023б]. Соответственно цели своего утверждения, клуб ставил своей задачей выяснение путем устройства докладов, рефератов, бесед общественных, политических, экономических, профессиональных вопросов, интересующих членов клуба, как граждан вообще и деятелей лесной и судовой промышленности и торговли, в частности. Для осуществления этой же цели клуб ставил своей задачей утверждение при нем библиотеки по отраслям лесной промышленности и торговли, читального зала. Клуб мог также устраивать собрания в целях разумного развлечения: концерты, музыкальные вечера, спектакли [Торгово-промышленная газета, 1917].

Согласно утвержденным председателем Особого совещания по обеспечению топливом правилам, уполномоченным по топливу в случае, если они или городские и уездные комитеты не в состоянии были произвести порученные им дровяные заготовки в необходимом размере в государственных лесах (казенных и бывших удельных), и если не было бы достигнуто соглашение на предмет заготовки дров с владельцами частных лесов, предоставлялось ходатайствовать перед председателем Особого совещания по топливу о принудительном занятии недвижимых имуществ для разработки на топливо растущего на них леса [Руднева, 2023]. Не могли быть заняты принудительно леса защитные, водоохраняемые и разведенные искусственно, леса, принадлежавшие казачьим войскам, сельским обществам и станицам, леса частных владельцев площадью менее 50 десятин в одной даче, а также лесные дачи частного владения, в которых в течение трехлетнего срока велась правильная хозяйственная разработка леса по всей площади годной лесосеки.

Принудительное занятие лесов допускалось только в тех случаях, когда уполномоченные по топливу или городские и уездные комиссии (комитеты) по топливу, заготавливавшие дрова, встречали в этом безусловную необходимость для образования государственного запаса дров, причем в первую очередь должны были использоваться, наряду с казенными лесами, бывшие уездные, кабинетские, монастырские и леса, находившиеся в распоряжении Государственного, Дворянского, Крестьянского банков, а также все лесные владения, принадлежавшие подданным воевавших против России государств. До принудительного занятия недвижимых имуществ для разработки леса, лесовладельцам предоставлялось право заявить уездным комиссиям или комитетам по топливу и уполномоченным по заготовкам дров о добровольном проведении ими эксплуатации своих лесов в надлежащих размерах [Руднева, 2018]. Исчисление корневой стоимости производилось применительно к средним продажным ценам, определенным на главных торгах за последние три года в государственных лесах, казенных и бывших удельных, находившихся в сходных условиях разработки и сбыта, с принятием во внимание всех местных условий и особенностей для каждого отдельного случая [Руднева, 2021].

Одновременно с занятием недвижимого имущества и с приступом к временному пользованию им составлялась опись имущества и издавалось распоряжение о выдаче собственнику аванса в размере пятидесяти процентов того вознаграждения, которое подлежало выдаче ему. По получении ходатайства о необходимости принудительного занятия леса,

местный уполномоченный созывал для рассмотрения этого ходатайства совещание, постановление которого препровождалось районному уполномоченному по топливу [Руднева, 2022], который представлял это постановление, вместе со всем относящимся к нему делопроизводством и со своим отзывом, председателю Особого совещания по топливу [Руднева, 2023].

В мае 1917 года вопрос о положении лесной торговли, как в отношении запасов леса, так и цен на него по окончании военных действий, весьма интересовал лесопромышленников. Ожидалось, что крупные изменения, произошедшие в экономической жизни всех народов, окажут свое влияние [Руднева, 2022]. В заинтересованных кругах доминировало мнение, что, прежде всего, весьма значительно должно будет возрасти внутреннее потребление в экспортных странах. Россия, в связи с недостатком рабочих, сократила в тот период свое производство и вынуждена была приобретать пиленный лес в Финляндии. Финляндскими акционерными обществами тогда были проданы как правительству, так и частным предприятиям крупные партии леса.

### Заключение

По окончании же боевых действий предполагалось, что Россия будет испытывать сильную нужду в лесе для целей восстановления разоренных областей. В связи с тем обстоятельством, что пройдет более года, пока все отрасли промышленности войдут в нормальную колею, ожидалось, что Россия в течение этого периода не только сократит свой экспорт, но явится крупным потребителем пиленого леса Финляндии. Относительно Швеции и Норвегии принималось во внимание стремление правительства сократить экспорт леса, ввиду недостатка угля. Казенные железные дороги Швеции считали необходимым утилизировать лес в качестве топлива, так же, как и ряд предприятий. Весьма значительно поднялось и потребление леса в Америке [Руднева, 2021], в связи с развитием судостроения и мобилизацией промышленности для целей обороны. Предполагалось, что такое увеличение количества расходуемого леса в экспортных странах вызовет сокращение запасов на рынках, а благодаря этому и дальнейший рост цен на лес, особенно на ассортименты, которые требовались воюющим странам [Торгово-промышленная газета, 1917].

Итак, учитывая перипетии революционного и военного времени, проблемы обеспечения России древесным топливом осложнились. Вместе с тем, имевшиеся затруднения поэтапно преодолевались, в том числе, благодаря интенсивной организационной деятельности среди лесопромышленников.

### Библиография

1. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016. 479 с.
2. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 201-207, 293-294.
3. Волобуев П.В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. М., 1961. Т. 69. С. 253, 262, 265.
4. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. СПб., 1998. С. 296.
5. 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.
6. Руднева С.Е. Вопрос о районных экономических комитетах в 1917 году // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды. СПб., 2022. С. 140-151.

7. 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.
8. 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.
9. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
10. Руднева С.Е. Главный комитет при министерстве путей сообщения по оказанию помощи лицам, пострадавшим от военных действий в Первой мировой войне (1914-1918 гг.) // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 8-1. С. 306-312.
11. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
12. 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.
13. Руднева С.Е. Значение электрификации при сооружении вновь строившихся российских железных дорог в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 4-1. С. 131-135.
14. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
15. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
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. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
18. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года): дис. ... канд. ист. наук. М., 1999. 331 с.
19. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
20. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
21. 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.
22. 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.
23. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
24. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
25. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
26. Руднева С.Е. Потребность железных дорог России в черном металле в 1917 году // III Международная научно-практическая конференция, посвященная 100-летию образования СССР (VI Губкинские Гуманитарные чтения). М., 2022. С. 17-25.
27. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
28. Руднева С.Е. Российский предпарламентаризм в 1917 году // Таврические чтения 2017. Актуальные проблемы парламентаризма: история и современность. СПб., 2018. С. 21-25.
29. 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.
30. Руднева С.Е. Счетно-учетные органы на железных дорогах России в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2022. № 1. С. 14-17.
31. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
32. Руднева С.Е. Третий Всероссийский съезд представителей военно-промышленных комитетов в 1917 году // Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг. Чебоксары: Среда, 2023. С. 118-129.
33. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
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. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и

- перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
36. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
37. 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.
38. Руднева С.Е. Сооружение новых железных дорог в России в 1917 г. // Политическая регионалистика и этнополитология: теоретико-методологические и прикладные аспекты государственной политики в сфере регионального развития, межнациональных отношений и федерализма. М., 2018. С. 143-148.
39. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
40. Торгово-промышленная газета. 1917. 25 июня.
41. Торгово-промышленная газета. 1917. 30 мая.
42. 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. № 13. С. 289-294.

## Problems of supplying Russia with wood fuel in 1917

**Svetlana E. Rudneva**

Doctor of History, Professor,  
Russian University of Transport,  
127994, 9, buil.9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

### Abstract

The article discusses some of the problems of providing Russia with wood fuel in 1917. After the February Revolution of 1917, the Russian forest market experienced a weakening of its activity in almost all regions of the country. This circumstance was in direct connection, on the one hand, with the flooding that took place in many localities in the following months, on the other – with misunderstandings between industrialists and peasants, due to the fact that the latter prevented logging and export of timber, as well as due to constant interruptions in work due to the economic demands of workers and lack of the latter. Clearly aware of the urgent need for the correct course of forest harvesting for the needs of the army and the rear, the Provisional Government, the Council of Workers' and Soldiers' Deputies, and many other government and public institutions appealed to the rural population not to obstruct harvesting. The difficulties in the forestry business caused intensive organizational activity among the timber industry in different places. A number of meetings and congresses that took place in capitals and provinces called for unification in order to streamline the supply of the front and rear with forest materials and fuel. Intensive work on the organization was also noted among foresters and forest technicians. The issue of fuel was particularly acute throughout the country, both to provide the population with it, and, mainly, the railways, which significantly expanded their work, due to the circumstances of wartime.

### For citation

Rudneva S.E. (2023) Problemy snabzheniya Rossii drevesnym toplivom v 1917 godu [Problems of supplying Russia with wood fuel in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (7A), pp. 35-44. DOI: 10.34670/AR.2023.86.82.004

## Keywords

Wood fuel, the First World War of 1914-1918, the February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, the forestry industry, timber producers, railways.

## References

1. Agavelyan N.G. et al. (2016) *Istoriya stanovleniya i razvitiya mediko-sanitarnoi sluzhby na zheleznodorozhnom transporte Rossii* [History of the formation and development of health care services in Russian railway transport]. Moscow.
2. Gal'perina B.D. (1998) Obzor sostoyaniya zheleznodorozhnogo i vodnogo transporta k avgustu 1917 g. [Review of the state of railway and water transport by August 1917]. In: *Rossiya v XIX-XX vv.* [Russia in the XIX-XX centuries]. St. Petersburg.
3. Rudneva S.E. (1997) Delegatsiya Moskovskoi gorodskoi dumy na Demokraticheskom soveshchani (sentyabr' 1917 g.) [Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Conference (September 1917)]. *Voprosy istorii* [Matters of history], 11, p. 151.
4. Rudneva S.E. (2021) Diskussii o privilechenii amerikanskikh kapitalov v rossiiskoe zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v 1917 godu [Discussions about attracting American capital to Russian railway construction in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (10A), pp. 319-334. DOI: 10.34670/AR.2021.28.97.035
5. Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A), pp. 365-371. DOI: 10.34670/AR.2020.95.53.042
6. Rudneva S.E. (2020) Glavnyi komitet pri Ministerstve putei soobshcheniya po okazaniyu pomoshchi litsam, postradavshim ot voennykh deistvii v Pervoi mirovoi voine (1914-1918 gg.) [The Principal Committee under the Ministry of Railways on assistance for people affected by military activities during the First World War (1914-1918)]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (8A), pp. 306-312. DOI: 10.34670/AR.2020.80.34.032
7. Rudneva S.E. (2005) Iz istorii Predparlamenta (1917 g.) [From the history of the Pre-Parliament (1917)]. *Otechestvennaya istoriya* [Domestic history], 6, pp. 122-127.
8. 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, 9-1, pp. 50-58.
9. Rudneva S.E. (2023) K voprosu o toplive v Rossii v 1917 godu [On the issue of fuel in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (1A), pp. 174-182. DOI: 10.34670/AR.2023.50.30.018
10. 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. DOI: 10.34670/AR.2020.21.97.041
11. Rudneva S.E. (1999) *Krizis vlasti i Demokraticheskoe soveshchanie (sentyabr' 1917 goda)*. *Doct. Dis.* [The crisis of power and the Democratic Conference (September 1917). Doct. Dis.]. Moscow.
12. Rudneva S.E. (2022) O polozhenii zheleznodorozhnogo transporta Rossii osen'yu 1917 goda [On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (1A), pp. 269-274. DOI: 10.34670/AR.2022.98.38.032
13. Rudneva S.E. (2023) Obespechenie zheleznykh dorog Rossii toplivom v 1917 godu [Providing Russian railways with fuel in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 11-15.
14. Rudneva S.E. (2017) Osoboe soveshchanie po perevozkam v 1917 godu [Special meeting on transportation in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 12-15.
15. Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The First Congress of Delegates of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-111.
16. Rudneva S.E. (2019) Petrogradskii otdel Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v bor'be s razrukhoi na zheleznodorozhnom transporte letom 1917 goda [The Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the collapse of the railway sphere during the summer of 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (6A), pp. 375-380.
17. 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. DOI: 10.34670/AR.2021.51.34.036
18. Rudneva S.E. (2022) Plany zheleznodorozhnogo stroitel'stva v pereselencheskikh raionakh Rossii v 1917 godu [Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (3A), pp. 104-109. DOI: 10.34670/AR.2022.88.47.015
  19. Rudneva S.E. (2019) Polozhenie zheleznodorozhnogo transporta Rossii vesnoi 1917 goda [The situation of railway transport in Russia in the spring of 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 27-30.
  20. Rudneva S.E. (2022) Potrebnost' zheleznykh dorog Rossii v chernom metalle v 1917 godu [The need of Russian railways for ferrous metal in 1917]. In: *III Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya, posvyashchennaya 100-letiyu obrazovaniya SSSR (VI Gubkinskie Gumanitarnye chteniya)* [III International Scientific and Practical Conference dedicated to the 100th anniversary of the formation of the USSR (VI Gubkin Humanitarian Readings)]. Moscow.
  21. 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 (6A), pp. 7-16. DOI: 10.34670/AR.2020.55.42.001
  22. Rudneva S.E. (2023) Problema gornogo dela v Rossii v 1917 godu [Problem of mining in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (1A), pp. 183-189. DOI: 10.34670/AR.2023.82.61.019
  23. Rudneva S.E. (2018) Rossiiskii predparlamentarizm v 1917 godu [Russian pre-parliamentarism in 1917]. In: *Tavrisheskie chteniya 2017. Aktual'nye problemy parlamentarizma: istoriya i sovremennost'* [Tauride Readings 2017. Current problems of parliamentarism: history and modernity]. St. Petersburg.
  24. Rudneva S.E. (2022) Schetno-uchetnye organy na zheleznykh dorogakh Rossii v 1917 godu [Accounting bodies on Russian railways in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 14-17.
  25. Rudneva S.E. (2018) Sooruzhenie novykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 g. [Construction of new railways in Russia in 1917]. In: *Politicheskaya regionalistika i etnopolitologiya: teoretiko-metodologicheskie i prikladnye aspekty gosudarstvennoi politiki v sfere regional'nogo razvitiya, mezhnatsional'nykh otnoshenii i federalizma* [Political regionalism and ethnopolitical science: theoretical, methodological and applied aspects of state policy in the field of regional development, interethnic relations and federalism]. Moscow.
  26. Rudneva S.E. (2021) Soyuz inzhenerov i tekhnikov zheleznodorozhnogo transporta v 1917 godu [Union of Engineers and Technicians of Railway Transport in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 13-16.
  27. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and Railways of Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (1A), pp. 400-405. DOI: 10.34670/AR.2020.91.1.044
  28. Rudneva S.E. (2023) Tretii Vserossiiskii s"ezd predstavitelei voenno-promyshlennykh komitetov v 1917 godu [Third All-Russian Congress of Representatives of Military-Industrial Committees in 1917]. In: *Ekonomika i pravo: problemy, strategiya, monitoring* [Economics and Law: Problems, Strategy, Monitoring]. Cheboksary: Sreda Publ.
  29. Rudneva S.E. (2019) Uchrezhdenie Soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The creation of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (3A), pp. 111-116.
  30. Rudneva S.E. (2023) Vopros o perspektivakh demobilizatsii promyshlennosti Rossii v 1917 godu [The question of the prospects for the demobilization of Russian industry in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (1A-2A), pp. 9-14. DOI: 10.34670/AR.2023.94.54.001
  31. Rudneva S.E. (2022) Vopros o raionnykh ekonomicheskikh komitetakh v 1917 godu [The question of regional economic committees in 1917]. In: *Revolutsiya 1917 goda v Rossii: novye podkhody i vzglyady* [Revolution of 1917 in Russia: new approaches and views]. St. Petersburg.
  32. Rudneva S.E. (2023) Vopros ob obespechenii Rossii drevesnym toplivom v 1917 godu [The question of providing Russia with wood fuel in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13, 4A, pp. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001.
  33. Rudneva S.E. (2022) Vopros ob uskorenii i udeshevlenii stroitel'stva zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [The question of accelerating and reducing the cost of railway construction in Russia in 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (3-1) pp. 32-41.
  34. Rudneva S.E. (2003) Vremennoe pravitel'stvo i konstruirovaniye Predparlamenta [The Provisional Government and the Construction of the Pre-Parliament]. *Voprosy istorii* [Matters of History], 2, p. 149.
  35. Rudneva S.E. (2014) Vserossiiskii uchreditel'nyi zheleznodorozhnyi s"ezd v Moskve (1917 g.) [All-Russian Constituent Railway Congress in Moscow (1917)]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 21-24.
  36. Rudneva S.E. (2021) Znachenie elektrifikatsii pri sooruzhenii vnov' stroivshikhsya rossiiskikh zheleznykh dorog v 1917

- godu [The importance of electrification in the construction of new Russian railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (4A), pp. 131-135. DOI: 10.34670/AR.2021.25.69.015
37. 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.
  38. Sidorov A.L. (1973) *Ekonomicheskoe polozhenie Rossii v gody pervoi mirovoi voiny* [The economic situation of Russia during the First World War]. Moscow.
  39. (1917) *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Trade and industrial newspaper], June 25<sup>th</sup>.
  40. (1917) *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Trade and industrial newspaper], May 30<sup>th</sup>.
  41. Volobuev P.V. (1962) *Ekonomicheskaya politika Vremennogo pravitel'stva* [Economic policy of the Provisional Government.]. Moscow.
  42. Volobuev P.V. (1961) *Vremennoe pravitel'stvo i vopros o preodolenii razrukhi na zheleznodorozhnom transporte* [The Provisional Government and the question of overcoming the devastation in railway transport]. In: *Istoricheskie zapiski* [Historical Notes]. Moscow. Vol. 69.