

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2023.43.73.004

Съезд районных уполномоченных по топливу в 1917 году**Руднева Светлана Евгеньевна**

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

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению некоторых аспектов проведения Съезда районных уполномоченных по топливу, открывшегося 12 мая 1917 г. В результате Февральской революции 1917 года в России прежние устои рухнули, настал другой порядок вещей, сказавшийся на всех сторонах жизни страны, в том числе и на вопросе о топливе. По сведениям отдела промышленности министерства торговли и промышленности, по состоянию на май 1917 г. запас топлива на многих петроградских фабриках и заводах заметно сократился. Ввиду сокращения производительности Донецкого бассейна, а также вследствие общего расстройств транспорта, пополнение запасов в тот период представлялось затруднительным. Отдел промышленности и торговли считал поэтому вероятным, что в ближайшем будущем часть фабрик и заводов Петроградского района вынуждена будет сократить производство. Сообщалось также, что заготовка древесного топлива сокращалась: крестьяне считали леса своей собственностью и прекращали разработку дров. В предстоявший зимний сезон городам и предприятиям предстояло питаться прежними заготовками по дорогой цене. Дальнейшее положение дровяного рынка вызывало серьезную озабоченность. В связи с новым политическим положением в стране, предполагалось реорганизовать Особое совещание по топливу (ОСОТОП), созданное 17 августа 1915 г. для управления производством и распределением топлива во время Первой мировой войны. Исходя из основной идеи – децентрализации, реорганизация эта должна была начинаться с местных органов и проводиться на демократических началах.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Съезд районных уполномоченных по топливу в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 8А. С. 33-41. DOI: 10.34670/AR.2023.43.73.004

Ключевые слова

Съезд районных уполномоченных по топливу, Февральская революция 1917 года в России, министерство торговли и промышленности, П.И. Пальчинский, железные дороги, перевозка грузов, топливо.

Введение

В результате Февральской революции 1917 года в России [Руднева, 2005] прежние устои рухнули, настал другой порядок вещей, сказавшийся на всех сторонах жизни страны [Волобуев, 1962], в том числе и на вопросе о топливе [Руднева, 2022]. По сведениям отдела промышленности министерства торговли и промышленности [Руднева, 2003], по состоянию на май 1917 г. запас топлива на многих петроградских фабриках и заводах заметно сократился. Ввиду сокращения производительности Донецкого бассейна [Руднева, 2023], а также вследствие общего расстройств транспорта [Агавелян, 2016], пополнение запасов в тот период представлялось затруднительным. Отдел промышленности и торговли считал поэтому вероятным, что в ближайшем будущем часть фабрик и заводов Петроградского района вынуждена будет сократить производство [Речь. 1917. 17 мая]. Сообщалось также, что заготовка древесного топлива [Руднева, 2023] сокращалась: крестьяне считали леса своей собственностью и прекращали разработку дров [Руднева, 2018]. В предстоявший зимний сезон городам и предприятиям предстояло питаться прежними заготовками по дорогой цене. Дальнейшее положение дровяного рынка вызывало серьезную озабоченность [Русские ведомости. 1917. 13 мая].

Съезд районных уполномоченных по топливу за работой

12 мая 1917 г. в 2 часа дня состоялось открытие Съезда районных уполномоченных по топливу. Открывая собрание, товарищ министра торговли и промышленности П.И. Пальчинский произнес речь, в которой указал, что, в связи с новым политическим положением, предполагалось реорганизовать Особое совещание по топливу (ОСОТОП) [Руднева, 2023], созданное 17 августа 1915 г. для управления производством и распределением топлива во время Первой мировой войны [Руднева, 2020]. Исходя из основной идеи – децентрализации, реорганизация эта должна была начаться с местных органов и проводиться на демократических началах [Руднева, 2014]. «В нашу задачу, – сказал П.И. Пальчинский, – конечно, не входит ломка существующих организаций, местных ячеек, которые будут распределять и топливо; они не утратят своего значения. Все, что жизнь оправдала в своем существовании, должно остаться. Произошла всеобщая демократизация организаций, а где ее не было – должна совершиться. Желательно, чтобы во главе организации стояли люди с репутацией, общественно приемлемой как для данного положения, так и для данного дела. Желательно, чтобы люди, несущие определенную ответственность, назначались по соглашению между местными организациями и Осотопом. Это является залогом плодотворной работы на местах, где трения уже не будут иметь места» [Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая].

Также важным вопросом являлось новое положение, при сложившихся тогда обстоятельствах, многих предприятий Донецкого бассейна, которые были не в состоянии справиться со своими делами [Руднева, 2022]. Они приходили и говорили: «Возьмите нас в казну». По этой причине с каждым днем увеличивалось вмешательство Осотопа в частно-хозяйственные отношения. В заключение П.И. Пальчинский высказался за привлечение к участию в работе представителей Исполнительного комитета Совета рабочих и солдатских депутатов [Руднева, 1999], центрального военно-промышленного комитета [Руднева, 2023], общественных организаций и предприятий.

По окончании речи П.И. Пальчинского председателем Съезда был избран профессор К.В.

Кирш [Руднева, 2020]. Затем С.В. Бернштейн-Коган познакомил собрание с главными основаниями проекта положения о государственной монополии торговли твердым минеральным топливом Донецкого бассейна. Согласно этому проекту, частные сделки прекращались и все топливо поступало в распоряжение государства, за исключением части его, идущей на нужды самого рудника, для кокса, брикетов и т.п. Топливо должно было распределяться между потребителями главноуполномоченным и районными уполномоченными по топливу на основании заранее составленного подлежащими органами плана распределения топлива между потребителями. Планировалось установить единую продажную цену, расчеты с отправителями топлива должны были производиться главноуполномоченным. Для разрешения разного рода возможных споров учреждались арбитражные комиссии в Харькове и на местах. Ввести монополию предполагалось с 1 июля 1917 г. Детальные обсуждения затронутых докладом вопросов решено было передать в комиссию.

Далее был рассмотрен проект распределения донецкого топлива на вторую половину 1917 г. При обсуждении его была отмечена необходимость уменьшить средний вывоз угля и повысить средний вывоз антрацита [Руднева, 2020]. Минимальная ежемесячная норма потребления угля и антрацита устанавливалась в 115 м. п. В связи с обсуждением проекта распределения топлива решено было пересмотреть вопрос о снабжении топливом сахарных заводов.

Московский районный уполномоченный профессор К.В. Кирш [Кропачёв, 2013] доложил съезду о работах московского совещания по топливу [Руднева, 2021]. При обсуждении сообщения профессора Кирша представитель Совета рабочих и солдатских депутатов указал на необходимость демократизации совещания по топливу, находя, что представительство демократического элемента в нем недостаточно. Контроль над Осотопом [Правила и распоряжения по Осотопу совещанию по топливу. Пг., 1916-1917] производился при участии членов Государственной думы [Руднева, 2018] и Государственного совета, общественный элемент участвовал лишь в слабой степени, поскольку не было представителей крестьянских и рабочих организаций [Руднева, 2019]. Отсутствие этих последних, считал К.В. Кирш, особенно остро давало себя знать, когда фабрикам и заводам угрожало бездействие от недостатка топлива. «Рабочих, быть может, ложно обвиняли в этом бездействии предприятий, и это угрожало созданием антагонизма между рабочими и армией, ожидавшей снабжения. С другой стороны, необходимо иметь доверие крестьян к этим государственным учреждениям, ради достижения успешности рубки леса, а такое доверие может создать только участие представителей рабочих, солдатских и крестьянских депутатов в особом совещании. Необходима, кроме того, более тесная связь петроградского городского комитета по топливу с финляндским уполномоченным» [Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая].

Обсудив вопрос о формах организации топливоснабжения страны, съезд признал необходимым: ускорить окончание преобразования применительно к разработанным в Москве формам районных органов по топливу [Руднева, 1997], которым должно быть передано дело объединения всех мероприятий по снабжению всеми видами топлива всех потребителей района, не исключая железных дорог [Руднева, 2020], металлургических [Руднева, 2022], сахарных заводов и пароходств; поручить районным органам по топливу принять спешные меры к созданию во всех населенных местах с затрудненным топливоснабжением местных комитетов по топливу [Руднева, 2022], а для объединения деятельности последних в пределах отдельных губерний, – губернских комитетов, согласовывавших свою работу с деятельностью районного органа [Сидоров, 1973]. Основной задачей местных и губернских комитетов являлось

обеспечение древесным и другими видами местного топлива населения, исключая промышленность [Руднева, 2022], железные дороги [Руднева, 2019] и водный транспорт, но районный орган мог дать местным организациям и поручения по снабжению другими видами топлива [Руднева, 2019].

Местные губернские комитеты предстояло организовать применительно к разработанным 3-м московским совещанием по древесному топливу положениям. Районным совещаниям по топливу и избранным ими уполномоченным планировалось предоставить широкие права в деле регулирования топливоснабжения района, и только в вопросах, затрагивавших интересы других районов и государства [Руднева, 2019], в целом требовалось получение согласия общегосударственного органа по топливу [Волобуев, 1961].

Вторым вопросом на Съезде районных уполномоченных по топливу был проект распределения донецкого топлива на вторую половину 1917 г. Констатировалась необходимость уменьшения среднего вывоза угля, необходимость повысить средний вывоз антрацита [Руднева, 2022]. Затем съезд решил детально рассмотреть вопрос снабжения топливом сахарных заводов. Также съезд установил минимальную норму вывоза для всех потребителей – 115 миллионов пудов в месяц угля и антрацита.

В конце заседания представитель Совета рабочих и солдатских депутатов Петрашкевич, указывая на необходимость демократизации организации, считал недостаточным то представительство демократического элемента в Особом совещании по топливу [Руднева, 2022], которое предлагалось. «Демократизация должна идти сверху и с реорганизацией центральных учреждений. В контроле над Осотопом общественный элемент представлен слабо, т.к. нет представителей крестьянских и рабочих организаций, в чем они чрезвычайно заинтересованы. Особенно остро это чувствовалось, когда фабрикам и заводам угрожало бездействие от недостатка топлива, и рабочих – быть может ложно – обвиняли в означенном бездействии предприятий, недостаточную энергичность владельцев с целью создать антагонизм между рабочими и армией, ожидавшей снабжения [Руднева, 2021]. С другой стороны, теперь часто приходится слышать о самовольных рубках леса и прочем, о необходимости доверия крестьян к нашим государственным учреждениям, а такое доверие может создать только участие представителей рабочих, солдатских и крестьянских депутатов в особом совещании» [Торгово-промышленная газета. 1917. 17 мая]. Петрашкевич, кроме того, указал на необходимость более тесной связи деятельности петроградского городского комитета по топливу с финляндским уполномоченным по топливу.

Во втором заседании Съезда уполномоченных по топливу обсуждалась резолюция, принятая комиссией по организационным вопросам. Первым был поставлен вопрос о праве местных районных органов перераспределять находившееся на железных дорогах топливо [Руднева, 2019]. Центральный орган составлял план распределения топлива по данным, получаемым от местных органов [Руднева, 2022], но последние получали право перераспределения в пределах своего района [Руднева, 2017]. Железные дороги [Rudneva, Novozhilov, 2019] в отношении потребления ими топлива должны были распределяться между отдельными уполномоченными [Торгово-промышленная газета. 1917. 17 мая]. Это же относилось и к пароходствам [Гальперина, 1998].

Против этого порядка высказались некоторые члены съезда, указавшие на то, что предлагаемая мера внесет разнообразную практику [Руднева, 2021] и что предпочтительнее система объединения и централизации распределения топлива [Руднева, 2021]. Съездом был принят первый пункт резолюции в редакции комиссии.

Далее обсуждались другие пункты, разработанные комиссией по организационным вопросам. После детального обсуждения были приняты следующие постановления о формах организации топливоснабжения страны: 1) ускорить окончание преобразования применительно к разработанным в Москве формам районных органов по топливу, которым должно быть передано дело объединения всех мероприятий по снабжению всеми видами топлива всех потребителей рынка, не исключая железных дорог, металлургических, сахарных заводов и пароходств; 2) поручить районным органам по топливу принять спешные меры к созданию во всех населенных местах с затрудненным топливоснабжением местных комитетов по топливу, а для объединения деятельности последних в пределах отдельных губерний губернских комитетов, с согласованием их работы с деятельностью районного органа. Основной задачей местных и губернских комитетов является обеспечение древесным и другими видами топлива местного населения. Районный орган может дать местным организациям поручения по снабжению другими видами топлива; районным совещаниям по топливу предоставлены широкие права в деле регулирования топливоснабжения района, и лишь в вопросах, затрагивающих интересы других районов и государство в целом, необходимо получение согласия общегосударственного органа по топливу; 4) необходимо для окончательного выяснения вопроса о формах организации и пределах компетенции центрального и местных органов по топливу собрать не позже конца мая из представителей всех реорганизованных районных совещаний по топливу учредительный съезд. В последний должно быть делегировано по шесть представителей от каждого реорганизованного районного совещания, в том числе три представителя рабочих, солдатских и крестьянских организаций; при участии в учредительном съезде представителей существующей центральной организации по топливу необходимо в собрание внести такое же число представителей Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов того города, в котором будет создан учредительный съезд [Торгово-промышленная газета. 1917. 17 мая].

Заключение

Итак, Съездом районных уполномоченных по топливу дело объединения всех мероприятий по снабжению всеми видами топлива всех потребителей рынка, не исключая железные дороги [Руднева, 2019], металлургические, сахарные заводы, пароходства, передавалось районным органам по топливу. Местным и губернским комитетам предстояло обеспечить древесным и другими видами топлива местное население.

Библиография

1. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
2. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 201-207, 293-294.
3. 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.
4. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
5. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
6. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016. С. 30.
7. Речь. 1917. 17 мая.
8. 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
9. 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.
 10. Русские ведомости. 1917. 13 мая.
 11. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
 12. 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.
 13. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
 14. Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая.
 15. Руднева С.Е. К вопросу о коэффициенте наличия подвижного состава на железной дороге в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2022. Т. 12. № 9-1. С. 37-43.
 16. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // Дисс. на соиск. уч. ст. канд. ист. наук / Российская академия наук. Москва, 1999.
 17. Руднева С.Е. Третий Всероссийский съезд представителей военно-промышленных комитетов в 1917 году // Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг : монография. – Чебоксары: ИД «Среда», 2023. С. 118-129.
 18. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
 19. 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.
 20. Кропачёв С.А. Жизнь и деятельность Карла Васильевича Кирша // Электрические станции. 2013. № 9. С. 62-64.
 21. Руднева С.Е. Значение электрификации при сооружении вновь строящихся российских железных дорог в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 4-1. С. 131-135.
 22. Правила и распоряжения по Особому совещанию по топливу. Пг., 1916-1917.
 23. Руднева С.Е. Российский предпарламентаризм в 1917 году // Таврические чтения 2017. Актуальные проблемы парламентаризма: история и современность. Сб. науч. статей. В 2-х частях. Под редакцией А.Б. Николаева. СПб., 2018. С. 21-25.
 24. 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.
 25. Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая.
 26. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
 27. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
 28. 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.
 29. 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.
 30. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
 31. 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.
 32. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
 33. 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.
 34. 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.
 35. Волобуев П.В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. М., 1961. Т. 69. С. 253, 262, 265.
 36. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
 37. Руднева С.Е. Вопрос о районных экономических комитетах в 1917 году // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды. Сб. науч. статей Всероссийской научной конференции. СПб., 2022. С. 140-151.
 38. 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.
39. Торгово-промышленная газета. 1917. 17 мая.
40. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
41. Руднева С.Е. Счётно-учётные органы на железных дорогах России в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2022. № 1. С. 14-17.
42. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
43. 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.
44. Торгово-промышленная газета. 1917. 17 мая.
45. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. Сб. ст. СПб., 1998. С. 296.
46. 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.
47. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
48. Торгово-промышленная газета. 1917. 17 мая.
49. 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.

Congress of District Fuel Commissioners in 1917

Svetlana E. Rudneva

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

Abstract

The article is devoted to the consideration of some aspects of the Congress of District Fuel Commissioners, which opened on May 12, 1917. As a result of the February Revolution of 1917 in Russia, the old foundations collapsed, a different order of things came, affecting all aspects of the country's life, including the issue of fuel. According to the information of the Industry Department of the Ministry of Trade and Industry, as of May 1917, the fuel supply at many Petrograd factories and plants has significantly decreased. Due to the reduction in the productivity of the Donetsk basin, as well as due to the general breakdown of transport, replenishment of stocks at that time seemed difficult. The Department of Industry and Trade therefore considered it likely that in the near future some of the factories and plants of the Petrogradsky district would be forced to reduce production. It was also reported that the harvesting of wood fuel was declining: the peasants considered the forests their property and stopped the development of firewood. In the upcoming winter season, cities and enterprises had to eat the old billets at an expensive price. The further situation of the wood market caused serious concern. Due to the new political situation in the country, it was supposed to reorganize the Special Meeting on Fuel (OSOTOP), created on August 17, 1915 to manage the production and distribution of fuel during the First World War. Based on the basic idea of decentralization, this reorganization should have started with local authorities and be carried out on a democratic basis.

For citation

Rudneva S.E. (2023) S"ezd raionnykh upolnomochennykh po toplivu v 1917 godu [Congress of District Fuel Commissioners in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (8A), pp. 33-41. DOI: 10.34670/AR.2023.43.73.004

Keywords

Congress of District Fuel Commissioners, February Revolution of 1917 in Russia, Ministry of Trade and Industry, P.I. Palchinsky, railways, cargo transportation, fuel.

References

1. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // *Russian History*. 2005. No. 6. pp. 122-127.
2. Volobuev P.V. Economic policy of the Provisional Government. M., 1962. pp. 201-207, 293-294.
3. Rudneva S.E. On the question of private railway construction in Russia in 1917 // *Questions of Russian and international law*. 2022. Vol. 12. No. 9-1. pp. 50-58.
4. Rudneva S.E. The Provisional Government and the construction of the Pre-Parliament // *Questions of History*. 2003. No. 2. p. 149.
5. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
6. Agavelyan N.G. et al. The history of the formation and development of the medical and sanitary service on the railway transport of Russia. M., 2016. p. 30.
7. Speech. 1917. May 17.
8. Rudneva S.E. The question of providing Russia with wood fuel in 1917 // *Questions of Russian and international law*. 2023. Volume 13. No. 4A. pp. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001
9. Rudneva S.E. The construction of new railways in Russia in 1917 // *Political regionalism and ethnopolitology: theoretical, methodological and applied aspects of state policy in the field of regional development, interethnic relations and federalism*. M., 2018. pp. 143-148.
10. *Russian Vedomosti*. 1917. May 13.
11. Rudneva S.E. On the issue of fuel in Russia in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 174-182.
12. Rudneva S.E. Main Committee under the Ministry of Railways on assistance to persons affected by military operations in the First World War (1914-1918) // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 8-1. pp. 306-312.
13. 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.
14. *Commercial and industrial newspaper*. 1917. May 16.
15. Rudneva S.E. On the question of the coefficient of availability of rolling stock on the railway in 1917 // *Questions of Russian and international law*. 2022. Vol. 12. No. 9-1. pp. 37-43.
16. Rudneva S.E. The crisis of power and the Democratic Conference (September 1917) // *Diss. for the degree of Candidate of Historical Sciences / Russian Academy of Sciences*. Moscow, 1999.
17. Rudneva S.E. The third All-Russian Congress of representatives of Military-Industrial Committees in 1917 // *Economics and Law: problems, strategy, monitoring : monograph*. – Cheboksary: Publishing House "Wednesday", 2023. pp. 118-129.
18. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
19. Rudneva S.E. Financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 365-371.
20. Kropachev S.A. The life and work of Karl Vasilyevich Kirsch // *Electric stations*. 2013. No. 9. pp. 62-64.
21. Rudneva S.E. The importance of electrification in the construction of newly built Russian railways in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 4-1. pp. 131-135.
22. Rules and regulations for the Special Fuel Meeting. Pg., 1916-1917.
23. Rudneva S.E. Russian pre-parliamentarism in 1917 // *Tauride Readings 2017. Actual problems of parliamentarism: history and modernity*. Sat. sci. articles. In 2 parts. Edited by A.B. Nikolaev. St. Petersburg, 2018. pp. 21-25.
24. Rudneva S.E. Cooperation of the Central Committees of the Moscow railway junction and the Zemgora Railway Department in 1917 // *Bulletin of the Development of Science and Education*. 2019. No. 3. pp. 17-22.
25. *Commercial and industrial newspaper*. 1917. May 16.
26. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic meeting (September 1917) // *Questions of*

- History. 1997. No. 11. p. 151.
27. Rudneva S.E. Commission on new railways in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
 28. 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.
 29. 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.
 30. Sidorov A.L. The economic situation of Russia during the First World War. M., 1973. pp. 500-544.
 31. Rudneva S.E. The question of the prospects for the demobilization of the Russian industry in 1917 // *Questions of Russian and international law*. 2023. Vol. 13. No. 1-2-1. pp. 9-14.
 32. Rudneva S.E. The situation of Russian railway transport in the spring of 1917 // *History and prospects of transport development in the north of Russia*. 2019. No. 1. pp. 27-30.
 33. 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.
 34. Rudneva S.E. Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916 – 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 335-342.
 35. 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.
 36. Rudneva S.E. Plans of railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917 // *Culture and civilization*. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 104-109.
 37. Rudneva S.E. The question of district economic committees in 1917 // *Revolution of 1917 in Russia: new approaches and views*. *Sat. sci. Articles of the All-Russian Scientific Conference*. St. Petersburg, 2022. pp. 140-151.
 38. Rudneva S.E. Union of Engineers and Technicians of Railway Transport in 1917 // *History and prospects of transport development in the north of Russia*. 2021. No. 1. pp. 13-16.
 39. *Commercial and industrial newspaper*. 1917. May 17.
 40. 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.
 41. Rudneva S.E. Accounting bodies on the railways of Russia in 1917 // *History and prospects of transport development in the north of Russia*. 2022. No. 1. pp. 14-17.
 42. Rudneva S.E. Special meeting on transportation in 1917 // *History and prospects of transport development in the north of Russia*. 2017. No. 1. pp. 12-15.
 43. 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.
 44. *Commercial and industrial newspaper*. 1917. May 17.
 45. 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.
 46. Rudneva S.E. Discussions on attracting American capital to Russian railway construction in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 319-334.
 47. Rudneva S.E. Increase of railway tariffs in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
 48. *Commercial and industrial newspaper*. 1917. May 17.
 49. 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 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2019. Vol. 9. No. 6-1. pp. 375-380.