

Руднева Светлана Евгеньевна

д-р ист. наук, профессор

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»

г. Москва

DOI 10.31483/r-114334

ТОПЛИВНЫЙ КРИЗИС И ВОПРОС О ГОРЮЧИХ СЛАНЦАХ В РОССИИ В 1917 ГОДУ

Аннотация: в статье рассмотрен вопрос об исключительных затруднениях в снабжении центрального и северного районов России в революционном 1917 году донецким топливом и нефтью. Особым совещанием по обеспечению топливом в апреле 1917 года рассматривался вопрос о замене привозимого топлива на топливо, добываемое в районах потребления. С этой целью обращалось внимание на изучение свойства и запасов горючих сланцев, находившихся в Эстляндской и частично в Петроградской губерниях. В исследовании использованы методы научного поиска: конкретно-исторический, проблемно-хронологический, систематизации и сравнительного анализа материала. Проанализированы преимущества сланцев, являвшихся во многих отношениях весьма совершенным видом топлива, с успехом способных заменять не только дрова, но и многие разновидности каменного угля. Показано, что идеальная схема использования сланцев заключалась в постройке на месте крупных перегонных заводов для получения жидких продуктов из сланцев и дальнейшей их переработки на ценные предметы химической промышленности.

Ключевые слова: горючие сланцы, Первая мировая война, Февральская революция 1917 г, в России, Временное правительство, топливный кризис, донецкое топливо, Пальчинский П.А.

В условиях продолжавшейся Первой мировой войны [1, с. 500], после Февральской революции 1917 г. в России [2, с. 122], Временному правительству предстояло решить огромное количество вопросов [3, с. 149], требовавших срочного осуществления [4, с. 358]. Наряду с урегулированием продовольственного

кризиса, транспорта [5, с. 148], интересов труда и капитала [6, с. 148] и многими другими [7, с. 3], не менее острым считался вопрос горного и горнозаводского дела [8, с. 183]. Горное дело давало стране топливо [9, с. 400], без которого невозможно функционирование фабрик и заводов, а также металлы для вооружения армии [10, с. 17], изготовления инструментов для всех отраслей промышленности [11, с. 289]. Недостаток топлива [12, с. 189] и металлов [13, с. 246] в стране в этот период выражался огромными цифрами [14, с. 5]. Комиссия смешанного состава, созданная для управления производством и распределением топлива во время Первой мировой войны – Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работавших для целей государственной обороны (Особое совещание по топливу, Осотоп) – действовало с 17 августа 1915 года. Особое совещание подразделялось на три секции по видам топлива: угольную, нефтяную, дровяную [15, с. 11].

10 марта 1917 г. под председательством министра путей сообщения Н.В. Некрасова возобновились занятия Особого совещания по перевозкам [16, с. 12]. Предметом суждений совещания был вопрос о топливе для железных дорог [17, с. 27]. Поскольку в твердом минеральном топливе, кроме железных дорог [18, с. 358], нуждались и другие промышленные предприятия [19, с. 9], особенно работавшие на оборону [20, с. 12], совещание признало необходимым использовать для железных дорог [21, с. 365] все возможные виды топлива – антрацит, древесное топливо [22, с. 35] и другие.

18 апреля 1917 г. сообщалось, что министерство торговли и промышленности вошло во Временное правительство с представлением по вопросу о расширении прав председателя Особого совещания по топливу, в связи с разработкой сланцевых месторождений. Как указывалось в представлении, исключительные затруднения в снабжении центрального и северного районов донецким топливом [23, с. 358] и нефтью, поставили перед Особым совещанием по обеспечению топливом вопрос о замене привозимого топлива на топливо, добывавшееся в районах потребления. С этой целью обращалось внимание на изучение свойства и

запасов горючих сланцев, находившихся в Эстляндской и частично в Петроградской губерниях. 15 марта 1917 г. Временным правительством был разрешен кредит в размере 1.200 тысяч рублей для разработки сланцев хозяйственным и подрядным способом. Использование этих сланцев стало бы возможным при проведении ширококолейного пути к их залежам [24, с. 92].

Особое совещание по топливу при организации работ по добыче сланца встретилось с необходимостью преодоления различных препятствий, вытекавших из оформления договорных отношений с владельцами земельных участков. По этой причине и во избежание связанной с этим потери времени признавалось необходимым предоставить председателю Особого совещания по топливу права отчуждать все земельные участки, необходимые для разработки кукерских сланцев распоряжением Особого совещания [25, с. 5].

24 апреля 1917 г. состоялось очередное заседание Особого совещания по топливу под председательством товарища министра торговли и промышленности П.А. Пальчинского. Выступив с большой речью о современном положении дела снабжения страны топливом [26, с. 375], Пальчинский назвал наследие «старого режима в этой области весьма тяжелым». Для смягчения кризиса топлива он считал необходимым прибегать к героическим усилиям [27, с. 3]. Пальчинский предлагал перейти к введению монополии на твердое топливо. При осуществлении этой реформы все заключенные прежде договоры на поставку топлива пришлось бы объявить недействительными.

19 сентября 1917 г. сообщалось, что в последнем заседании Особого совещания по обороне государства председателем совещания П.А. Пальчинским был сделан доклад о результатах его поездки на работы по эксплуатации горючих сланцев. Докладчик указал, что сланцы, являясь во многих отношениях весьма совершенным видом топлива, с успехом могли заменять не только дрова, но и многие роды каменного угля. Горный департамент выразил желание взять на себя продолжение этого дела, открывавшего столь блестящие возможности. Присутствовавший на заседании управляющий министерством путей сообщения А.В. Ливеровский, помощник военного министра по снабжению

генерал А.А. Маниковский и другие члены Особого совещания, горячо поддержали мысль докладчика о необходимости скорейшего расширения масштабов работ по добыче сланцев [28, с. 4].

23 сентября 1917 г. газета «Речь» опубликовала беседу с П.А. Пальчинским, в которой он сказал, что вопрос о сланцах в свое время возник в недрах Русского технического общества, в образованной при нем комиссии военно-технической помощи. Все предварительные работы и исследования были произведены по инициативе общества. Ближайшее участие в них принимал геолог Н.Ф. Погребов [29, с. 151]. Именно он в 1902 году открыл и с 1916 года изучал Прибалтийский бассейн горючих сланцев [30, с. 1]. Первая мировая война и недостаток топлива [31, с. 35] сделали вопрос о сланцах злободневным, и он неоднократно обсуждался в разных учреждениях, главным образом, в тепловой комиссии Особого совещания по топливу под председательством профессора А.С. Ломшакова [32, с. 6]. Предварительные испытания и разведки были произведены тепловой комиссией в половине 1916 г. и в начале 1917 г. на участке от Ямбурга до Ревеля. Длина обследованной площади составляла около 200 верст, а ширина – около 50 верст. По подсчетам геологов, производивших исследования, запасы горючих сланцев на 1-ой квадратной версте следовало считать около $\frac{1}{4}$ миллиарда пудов, поскольку в общей толще до 7 саженой насчитывалось до 3,5 саженой горючих сланцев. Общий запас сланцев в месторождении, уже разведанном геологически, составлял около 2.500 миллиардов пудов.

Председательствующий Особого совещания по обороне П.А. Пальчинский выяснил далее практическое значение сланцев. Применение сланцев, как топлива [33, с. 12], по мнению Пальчинского, следовало признать варварством, так как они представляли ценный материал для химической промышленности. Средний выход жидких продуктов из сланцев составлял около 20% их веса. Из них можно было получить, например, лучший авиационный бензин. Такой пример достаточно определял ценность этого продукта. В тот период, когда уже приступили к добыче, сланцы оказались более высокого качества, чем это представлялось по разведочным работам. В среднем оказалось, что они давали даже до 6.000

и выше калорий, то есть они оказались в 1,5 раза лучше дров. Также выяснилось, что сланцы прекрасно применялись при топке паровозов, в чем раньше сомневались. Они быстро поднимали пар и держали его лучше дров, при большей легкости самого процесса топки. По распоряжению управляющего министерством путей сообщения, производилось в большом масштабе пробное сжигание сланцев на паровозах Северо-Западных железных дорог [34, с. 27]. Следовало обратить внимание, отметил Пальчинский, что такое ценное топливо можно было получать очень легко только при наличии рабочих рук, продовольствия и жилья [35, с. 21]. Также он обращал внимание на то, что сланцы находились в очень близком расстоянии от Петрограда, а потому практическое их значение еще более увеличивалось. Сланцы могли бы прежде всего заменить часть топлива на Северо-Западных железных дорогах [36, с. 269] и освободить таким образом для нужд Петрограда потребляемые железными дорогами [37, с. 104] уголь и нефть [38, с. 111]. Особенно ценным Пальчинский назвал применение сланцев в распыленном состоянии для цементных заводов. Сланцы также являлись идеальным материалом для газовых заводов и заводских металлургических печей [39, с. 198]. Они одинаково горели в каминах, в домашних печах и под плитой, загораясь от куска бумаги или спички. Для целей домашнего употребления крупным недостатком сланцев являлась только их большая зольность и значительное содержание в них летучих веществ, для полного сжигания которых домашние печи не были приспособлены.

П.А. Пальчинский далее заявил, что при условии снабжения копеей рабочими руками, продовольствием и жилыми помещениями, добычу сланцев можно было бы довести к 1 марта 1918 года до 3.000.000 пудов в месяц, что равносильно количеству каменного угля от 1,5 до 2 миллионов пудов. Вопрос о топливе [40, с. 37], благодаря сланцам, в значительной степени потерял бы свою остроту, поскольку сланцами в известной мере можно было бы покрыть недовоз донецкого угля [41, с. 37]. Пальчинский с сожалением отметил, что с его уходом из министерства торговли и промышленности [42, с. 70] отношение к сланцам изменилось у руководителей Особого совещания по топливу. Поставлен был даже

вопрос о полной ликвидации всех работ, имевших отношение к добыче сланцев. Товарищ министра торговли и промышленности горный инженер С.Ф. Малявкин [43, с. 87] внес предложение о передаче всего дела в Горный департамент, так как он и до своего вступления в министерство принимал деятельное участие в разработке вопроса о сланцах.

В заключение П.А. Пальчинский указал, что последняя его поездка совместно с горным инженером Малявкиным на копи, где они осматривали работы по добыче сланцев в нынешнем их состоянии, вполне подтвердила все возлагавшиеся на сланцы ожидания [44, с. 13]. Совершили они поездку от станции Кохтель до копей на пароходе, отопляемом исключительно сланцами. Они наблюдали работы локомотивов, приводимых в движение сланцами. Огромная канава, длиною до 750 саженей и глубиною до 4 саженей, и подготовительные работы по вскрытию пластов сланца окончательно доказали, что возможно быстрое развитие добычи этого ценного горючего материала [45, с. 50]. Узкоколейная дорога от станции Кохтель доведена была на расстоянии 5 верст до самых копей. Рядом с этой дорогой проводилась широкая колея железной дороги [46, с. 335], которая должна была охватить на 16 верст весь участок месторождения сланцев в 40 квадратных верст между станциями Кохтель и Иеве. Снятая пустая порода, по словам П.А. Пальчинского, грузилась прямо в вагоны узкоколейной железной дороги [47, с. 32] и отвозилась для широкой колеи [48, с. 7], шедшей рядом [49, с. 319]. Обнаженный пласт сланцев, начинавшийся в этом месте на глубине около 1,5 аршин, лопатами грузился непосредственно в вагоны [50, с. 11] и отправлялся на станцию Кохтель для погрузки в железнодорожные вагоны [51, с. 106].

К этому времени план работ, смета на оборудование копей, а также смета и план специального перегонного завода уже были готовы [52, с. 140]. Содействие, обещанное этому делу Совещанием по обороне, министерствами путей сообщения [53, с. 143] и военным [54, с. 119], по словам Пальчинского, позволяли надеяться, что необходимые элементарные условия для добычи сланцев (рабочие,

продовольствие и помещение) будут налицо, и Петроград получил бы в значительной мере облегчение в топливе в ближайшем времени [55, с. 11].

Значение сланцев для страны в будущем, по мнению Пальчинского, даже не поддавалось учету. Не подлежало также никакому сомнению, что еще в течении Первой мировой войны [56, с. 306] сланцы должны были сыграть огромную роль в жизни Петрограда. Идеальная схема использования сланцев заключалась в постройке на месте крупных перегонных заводов для получения жидких продуктов из сланцев и дальнейшей их переработки на ценные предметы химической промышленности. Получаемый при этом газ должен был бы идти частью на отопление котлов центральных электрических станций [57, с. 131], могущих дать энергию для Петрограда и его района, а избыток мог бы быть по трубам направлен в Петроград для всевозможных технических целей [58, с. 6].

Итак, в условиях падения добычи донецкого топлива в 1917 году [59, с. 103], горючие сланцы использовались для преодоления топливного кризиса [60, с. 153]. Временное правительство стремилось справиться с возникшими осложнениями в снабжении страны топливом.

Список литературы

1. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны / А.Л. Сидоров. – М., 1973. – С. 500–544.
2. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) / С.Е. Руднева // Отечественная история. – 2005. – №6. – С. 122–127. EDN ОРКМХР
3. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента / С.Е. Руднева // Вопросы истории. – 2003. – №2. – С. 149.
4. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №5–1. – С. 358–364. – DOI 10.34670/AR.2020.21.97.041. – EDN МІКВМ
5. Руднева С.Е. Кризис промышленности России в 1917 году / С.Е. Руднева // Актуальные проблемы социально-гуманитарных исследований: традиции и перспективы. – М., 2024. – С. 148–153. – EDN ТМАКVK

6. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) / С.Е. Руднева // Вопросы истории. – 1997. – №11. – С. 148–153. – EDN VCIOFJ
7. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 г.): дис. ... канд. ист. наук / С.Е. Руднева. – М., 1999. – EDN ZORQEX
8. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13. №1–1. – С. 183–189. – DOI 10.34670/AR.2023.82.61.019. – EDN TLPHUD
9. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №1–1. – С. 400–405. – DOI 10.34670/AR.2020.91.1.044. – EDN GHZMFJ
10. Руднева С.Е. Потребность железных дорог России в чёрном металле в 1917 году / С.Е. Руднева // III Международная научно-практическая конференция, посвящённая 100-летию образования СССР (VI Губкинские Гуманитарные чтения). – М., 2022. – С. 17–25. – EDN VADQZY
11. 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. – EDN WEQPUT
12. Руднева С.Е. Топливный кризис в Москве в 1917 году / С.Е. Руднева // Актуальные вопросы археологии, этнографии и истории. – Чебоксары, 2023. – С. 189–194. – EDN XUTEFP
13. Руднева С.Е. Организация снабжения железных дорог России металлами в 1917 году / С.Е. Руднева // Актуальные вопросы современной науки и образования. – Пенза, 2020. – С. 246–260. – EDN AWIOGH
14. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13. №1–1. – С. 174–182. DOI: 10.34670/AR.2023.50.30.018. – EDN OKYLJR
15. Руднева С.Е. Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13. №4–1. – С. 11–19. – DOI 10.34670/AR.2023.46.64.001. – EDN BQPDTG

16. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2017. – №1. – С. 12–15. – EDN YSTAJJ
17. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2019. – №1. – С. 27–30. – EDN HDPYXE
18. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №5–1. – С. 358–364. – DOI 10.34670/AR.2020.21.97.041. – EDN MIIKBM
19. Руднева С.Е. Вопрос о перспективах демобилизации промышленности России в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13. №1–2-1. – С. 9–14. – DOI 10.34670/AR.2023.94.54.001. – EDN NFYBYF
20. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2017. – №1. – С. 12–15. – EDN YSTAJJ
21. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №5–1. – С. 365–371. – DOI 10.34670/AR.2020.95.53.042. – EDN FAEEGN
22. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т.13. №7А. – С. 35–44. DOI:10.34670/AR.2023.86.82.004. – EDN ZNCCCHG
23. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №5–1. – С. 358–364. – DOI 10.34670/AR.2020.21.97.041. – EDN MIIKBM
24. Евдошенко Ю.В. Сланцевый газ Петрограда / Ю.В. Евдошенко // Газ России. – 2010. – №3. – С. 92–94.
25. Торгово-промышленная газета. – 18.04.1917. – С. 4.

26. Руднева С.Е. Петроградский отдел союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2019. – Т. 9. №6–1. – С. 375–380. – EDN EBRVKY
27. Современное слово. – 26.04.1917. – С. 3.
28. Утро России. – 19.09.1917. – С. 4.
29. Тихомиров В.В. 100 лет со дня рождения Н.Ф. Погребова / В.В. Тихомиров, Н.А. Воскресенская // Советская геология. – 1916. – №10. – С. 151–152.
30. Погребов Н.Ф. Прибалтийские горючие сланцы / Н.Ф. Погребов. – Пг., 1919. – С. 1–36.
31. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13. №7–1. – С. 35–44. DOI:10.34670/AR.2023.86.82.004. – EDN ZNCCHG
32. Савицкий И.П. Начало «Русской акции» / И.П. Савицкий // Новый Журнал. – 2008. – №251. – С. 6–21.
33. Руднева С.Е. Учредительный съезд районных уполномоченных и представителей от районов по топливу в 1917 году / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2024. – №1. – С. 12–16. – EDN CUKBIA
34. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года / С.Е. Руднева // Истории и перспективы развития транспорта на севере России. – 2019. – №1. – С. 27–30.
35. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2014. – №1. – С. 21–24. – EDN SEOWID
36. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года / С.Е. Руднева // Культура и цивилизация. – 2022. – Т. 12. – №1–1. С. 269–274. – DOI 10.34670/AR.2022.98.38.032. – EDN YQWYQG

37. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году / С.Е. Руднева // Культура и цивилизация. – 2022. – Т. 12. №3–1. – С. 104–109. – DOI 10.34670/AR.2022.88.47.015. – EDN IYVROH
38. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году / С.Е. Руднева // Теории и проблемы политических исследований. – 2019. – Т. 8. №3 А. – С. 111–116. – EDN LMHFХО
39. Руднева С.Е. Распределение черного металла в России в 1917 году / С.Е. Руднева.
40. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – Т. 13. №8–1. – С. 37–45. – DOI 10.34670/AR.2023.87.93.004. – EDN DHLELY
41. Руднева С.Е. Конференция представителей промышленности и торговли в июне 1917 года / С.Е. Руднева // Право, экономика и управление: состояние, проблемы и перспективы. – Чебоксары, 2024. – С. 70–77. – DOI 10.31483/r-112731. – EDN LUNPEJ
42. Шпаченко А.К. Горный инженер С.Ф. Малявкин / А.К. Шпаченко, Ю.Л. Войтеховский // Труды Ферсмановской научной сессии ГИ КНЦ РАН. – 2009. – №6. – С. 87–93. – EDN XCIFOH
43. Руднева С.Е. Союз инженеров и техников железнодорожного транспорта в 1917 году / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2021. – №1. – С. 13–16. – EDN VRLHLH
44. Руднева С.Е. К вопросу о частном железнодорожном строительстве в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Вопросы российского и международного права. – 2022. – Т. 12. №9–1. – С. 50–58. – DOI 10.34670/AR.2022.10.98.009. – EDN IYMHXR
45. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916–1917 годов / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – Т. 11. №10–1. – С. 335–342. – DOI 10.34670/AR.2021.51.34.036. – EDN GJBМHK

46. Руднева С.Е. Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России в 1917 году / С.Е. Руднева // Культура и цивилизация. – 2022. – Т. 12. №3–1. – С. 32–41. – DOI 10.34670/AR.2022.76.18.003. – EDN IXUIEP

47. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №6–1. – С. 7–16. – DOI 10.34670/AR.2020.55.42.001. – EDN TSILGV

48. Руднева С.Е. Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – Т. 11. №10–1. – С. 319–334. – DOI 10.34670/AR.2021.28.97.035. – EDN AUFPPQ

49. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2018. – №1. – С. 11–15. – EDN XUXBTF

50. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году / С.Е. Руднева // Теории и проблемы политических исследований. – 2019. – Т. 8. №2 А. – С. 106–110. – EDN BLQXJI

51. Руднева С.Е. Вопрос о районных экономических комитетах в 1917 году / С.Е. Руднева // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды: сборник научных статей Всероссийской научной конференции. – СПб., 2022. – С. 140–151. – EDN LSDCPD

52. Руднева С.Е. Сооружение новых железных дорог в России в 1917 г. / С.Е. Руднева // Политическая регионалистика и этнополитология: теоретико-методологические и прикладные аспекты государственной политики в сфере регионального развития, межнациональных отношений и федерализма. – М., 2018. – С. 143–148. – EDN EULVML

53. Руднева С.Е. Третий Всероссийский съезд представителей военно-промышленных комитетов в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг. – Чебоксары, 2023. – С. 119–130. – DOI 10.31483/r-107586. – EDN UNVFHH

54. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году / С.Е. Руднева // История и перспективы развития транспорта на севере России. – 2023. – №1. – С. 11–15. – EDN PJBUNI

55. Руднева С.Е. Главный комитет при Министерстве путей сообщения по оказанию помощи лицам, пострадавшим от военных действий в Первой мировой войне (1914–1918 гг.) / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. 10. №8–1. – С. 306–312. – DOI 10.34670/AR.2020.80.34.032. – EDN VWUOHS

56. Руднева С.Е. Значение электрификации при сооружении вновь строившихся российских железных дорог в 1917 году / С.Е. Руднева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – Т. 11. №4–1. – С. 131–135. – DOI 10.34670/AR.2021.25.69.015. – EDN ZCYQWI

57. Речь. – 23.09.1917. – С. 6.

58. Руднева С.Е. Главный Экономический комитет о положении в южном горнопромышленном районе в сентябре 1917 года / С.Е. Руднева // Актуальные вопросы гуманитарных и социальных наук: от теории к практике. – Чебоксары, 2024. – С. 103–107. – DOI 10.31483/r-113455. – EDN CPTDKM

59. Руднева С.Е. Третья конференция промышленников юга России в сентябре 1917 года / С.Е. Руднева // Социально-экономические процессы современного общества. – Чебоксары, 2024. – С. 153–159. – DOI 10.31483/r-113773. – EDN QUBAGS