

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2023.87.93.004

**Транспорт и власть в России 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 взаимосвязи транспорта и власти в России в революционном 1917 году. После Февральской революции 1917 года, наряду с целым комплексом проблем, обострились и транспортные вопросы. Возможная анархия угрожала бы работе транспортного механизма. Гражданское общество в городах полностью зависело от снабжения городов. Городская анархия ускорила бы распространение анархии в деревне. Какие бы теории не закладывались в основу последующего творчества революции, они, безусловно, не устраняли физического базиса общества – необходимости транспорта. Распад власти неизбежно был чреват распадом транспорта. По этой причине не следовало ни на минуту забывать о жизненной необходимости правильной работы десятков тысяч железнодорожных путей страны. Гражданское общество не могло существовать без сложной организации транспорта, без фундамента организованной фабрично-заводской промышленности. Для разрешения вопроса организации транспорта авторитет государственной власти был так же необходим, как и во всех остальных областях гражданской жизни. Отсутствие в городах топлива, например, остановило бы водопровод, трамвай, свет. Общегражданская задача революционного периода 1917 года в России состояла в том, чтобы пресечь начавшийся процесс анархического разложения страны. Прежде всего, этот процесс требовалось остановить в городах. Для этого требовалось обеспечить экономическую базу существования городского гражданского общества – производительную фабрично-заводскую промышленность, а также снабжение городов продовольствием, топливом, сырьевыми материалами промышленности. В этом состояла задача организации транспорта.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 8А. С. 37-45. DOI: 10.34670/AR.2023.87.93.004

**Ключевые слова**

Транспорт, Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, железные дороги, перевозка грузов, строительство новых железных дорог, топливо.

## Введение

После Февральской революции 1917 года [Руднева, 2005] железнодорожное движение в России испытывало определенные затруднения [Агавелян, 2016, 479 с.]. Эти трудности [Транспорт. Доклады проф. В.Н. Щегловитова и инж. П.П. Корелина ..., 1917. 2] угрожали остановить те улучшения в продовольственном деле, которые удалось до некоторой степени наладить Временному правительству [Волобуев, 1962]. Разрешение продовольственного вопроса, между тем, представляло собой огромной важности политическую задачу: хлеб, который доставляли в города, «питал свободу и молодой демократический строй» [Торгово-промышленная газета. 1917. 5 мая], провозглашенный революцией [Михайлов, 1925]. Недостаток подвижного состава [Руднева, 2022], затруднения в правильном функционировании служебного механизма требовалось немедленно устранить [Руднева, 2019, 27-30]. Не менее важной проблемой являлось правильное функционирование служебного аппарата железных дорог [Руднева, 2019]. Совершенно было бы нереально, если бы вся страна, деревня и город, пришла бы в состояние распада гражданских отношений, а железнодорожный аппарат продолжал бы функционировать [Руднева, 2019]. Железные дороги, во-первых, для своего правильного действия нуждались в обеспечении топливом [Руднева 2020] и многими различными материалами [Руднева, 2023]. Гражданская анархия прекратила бы это снабжение [Морозов, 1995]. Во-вторых, железные дороги приводились в движение не автоматами, а живыми людьми, гражданами России [Метельков, 1970]. Представлялось невозможным предположить поэтому, что, если бы в момент, когда анархия охватила бы страну, вся многотысячная масса железнодорожных служащих единственно сохранила бы сознание идеи гражданской дисциплины [Руднева, 2022]. Безусловно, железнодорожные служащие, в силу своей всегда ответственной и культурной работы, уже показали высокое понимание гражданского долга [Руднева, 2014]. Они героически продолжали выполнять свои гражданские обязанности и в революционном 1917 году. «Но ведь они же люди. Будем верить, что они последние поддадутся состоянию распада, но все же они поддадутся, если анархия охватит всю страну» [Торгово-промышленная газета. 1917. 5 мая].

### Меры по решению вопроса организации транспорта в 1917 году

Возможная анархия угрожала бы работе транспортного механизма [Михайлов, 1917. 1, 3]. Гражданское общества в городах полностью зависело от снабжения городов [Руднева, 2017]. Городская анархия ускорила бы распространение анархии в деревне. Какие бы теории не закладывались в основу последующего творчества революции, они, безусловно, не устраняли физического базиса общества – необходимости транспорта [Ландсберг, 1918]. Распад власти неизбежно был чреват распадом транспорта [Руднева, 1999]. По этой причине не следовало ни на минуту забывать о жизненной необходимости правильной работы десятков тысяч железнодорожных путей страны [Волобуев, 1961, 253, 262, 265]. Гражданское общество не могло существовать без сложной организации транспорта, без фундамента организованной фабрично-заводской промышленности [Руднева, 2022, 140-151]. Для разрешения вопроса организации транспорта авторитет государственной власти был так же необходим, как и во всех остальных областях гражданской жизни [Руднева, 2018, 21-25]. Отсутствие в городах топлива, например, остановило бы водопровод, трамвай, свет. «Для того, чтобы топливо доставлялось, мало того, что необходимо за 2 тысячи верст от Петрограда нескольким десяткам тысяч рабочих

добывать уголь, а в тысяче лесных участков рубить дрова, необходимо, чтобы город отдавал туда продукты своей фабрично-заводской промышленности. Если прекратится обмен массовыми товарами, гражданская жизнь в городах прекратится» [Торгово-промышленная газета. 1917. 5 мая].

Сельское крестьянское население находилось в самой тесной зависимости от городской промышленности. Состояние анархии деревня, безусловно, могла бы выдержать в течение неизмеримо более длительного периода, чем городские и промышленные центры. Высказывались предположения, что в результате анархии гражданское общество в городах начало бы разрушаться через один – два месяца. Деревня же состояние анархии могла бы вынести, возможно, в течение двух – трех лет, пока не износились бы наличная одежда и металлические орудия. Однако деревня, в случае приведения в состояние анархии, смогла бы только долгим процессом, с преодолением невероятных трудностей, восстановить гражданское общество и государственный порядок. Для этого могли потребоваться годы. Благополучного исхода этого процесса можно было ожидать только в случае, если бы Россия была предоставлена самой себе. Но продолжалась Первая мировая война [Руднева, 2019], германские войска и немецкий император ждали момента, когда российское общество придет в аморфное состояние, чтобы приказать своим армиям двинуться в Россию. Спор о длительности периода анархии имел, поэтому, только теоретический интерес [Руднева, 2020]. Практически, в случае наступления этого периода, создавалась непосредственная угроза суверенитету России.

Общегражданская задача революционного периода 1917 года в России состояла в том, чтобы остановить начавшийся процесс анархического разложения страны [Руднева, 1997]. Прежде всего, этот процесс требовалось остановить в городах. Для этого необходимо было обеспечить экономическую базу существования городского гражданского общества – производительную фабрично-заводскую промышленность [Руднева, 2023], а также снабжение городов продовольствием, топливом [Руднева, Руднева, 2023, 174-182], сырьевыми материалами промышленности [Руднева, 2022, 17-25]. В этом состояла задача организации транспорта.

К основным задачам российской железнодорожной программы относилось развитие сети железных дорог [Руднева, 2021], т.е. усиление существовавших линий и постройка новых [Руднева, 2020, 358-364]. Сторонники частного железнодорожного строительства полагали, что в период продолжавшейся Первой мировой войны [Руднева, 2003, 149] обеспечить привлечение капиталов в железнодорожное строительство [Руднева, 2021] возможно только путем предоставления широкой инициативы частному строительству железных дорог, с широкими льготами [Руднева, 2020]. «Должна быть предоставлена широкая возможность образовываться новым ж.-д. обществам и должна быть расширена возможность постройки новых линий обществам старым. Прочность помещения капитала в частное железнодорожное строительство вообще обеспечивается вдвойне: гарантией государства и имуществом самой железной дороги. Эти два фактора значительно гарантируют доходность капитала, помещенного в железную дорогу, и эта двойная гарантия должна привлечь капитал» [Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая].

Отмечалось также, что курсы частных железнодорожных бумаг отличались большей устойчивостью и прочностью, чем курсы каких-либо других дивидендных ценностей [Руднева, 2022, 50-58]. «Политические события качают курс государственных фондов в гораздо большей амплитуде, чем курс железнодорожных ценностей. Причина именно в двойной базе обеспечения железнодорожной бумаги. Это самая солидная ценность» [Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая]. Существовали доводы в пользу казенного строительства, из которых основной заключался в том, что как почта, телеграф, так и железные дороги должны

принадлежать государству, поскольку это общепользные учреждения, необходимые для существования государства [Руднева, 2021, 14-17]. Допуская преимущественное государственное строительство железных дорог вообще, сторонники частного железнодорожного строительства считали, что по отношению к переживаемому времени необходимо было предоставить это дело всецело частной инициативе. По их мнению, попытки привлечения средств на казенное строительство путем займов не достигли бы больших результатов. «Обязательства государства уже теперь настолько огромны, что наша государственная кредитоспособность близка к своему пределу» [Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая].

Впоследствии, на основании общего закона, железнодорожная сеть, созданная усилиями частной инициативы, должна была бы путем выкупа или безвозмездного перехода поступить в собственность государства [Rudneva, 2019, 289-294]. «Вопрос частного или казенного железнодорожного строительства для переживаемого времени есть вопрос не государственной, социальной программы, а вопрос финансовой тактики» [Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая].

Второй существенный вопрос железнодорожной программы намечался в обеспечении, как в постройке железных дорог, так и работы всего железнодорожного аппарата техническим и рабочим персоналом [Руднева, 2021, 13-16]. Прогнозировалось, что после войны в еще большей степени, чем тогда, отрасли угрожал недостаток низших, средних и высших техников, о чем следовало позаботиться. В 1917 г. кадры техников хотя и очень слабо, но все же пополнялись молодыми людьми, оканчивавшими курс. Студенты младших курсов ушли на войну, поэтому недостаток техников все больше обострялся. Звучали предложения о значительном и немедленном увеличении источника доходов железных дорог, путем повышения железнодорожных тарифов [Руднева, 2020, 7-16]. Ненормальным считалось положение, при котором железные дороги за перевозку товаров, цена которых возросла в несколько раз, когда за перевозку гужом и по воде платы увеличились вчетверо и впятеро, должны были взимать почти ту же плату, которую они взимали и ранее [Гальперина, 1998, 296]. Такое положение дела оценивалось как разорительное для железнодорожного хозяйства, и, в сущности, никому не давало сколько-нибудь значительного дохода. Звучали апелляции к Временному правительству, чтобы немедленно восстановить нарушенное равновесие.

## Заключение

Кроме того, требовалось установить путь разрешения назревших вопросов, не имевших такого общего характера, а именно о развитии сети железных дорог в некоторых отдельных районах, представлявших интерес в ближайшем будущем интерес, как, например, в пределах Южного Урала. Отмечалась необходимость развития пропускной и провозной способности железных дорог одновременно с постройкой новых путей, поскольку каждая новая железная дорога увеличивала густоту товарного движения на существовавшей сети. Также сравнительно недавно выдвинулся вопрос о расширении железнодорожного движения за пределы железнодорожных станций. Этот вопрос имел особое значение для крупных городских и промышленных центров как Петроград, Москва, Ростов-на-Дону и других. Постройка трамвайных путей технически гораздо сложнее постройки железных дорог и стоила значительно дороже. Трамвайные рельсы вполне могли выдержать движение и товарных поездов. Достаточно было бы, чтобы трамвайные пути удовлетворяли некоторым техническим требованиям на закруглениях, чтобы, например, в Петрограде можно было пустить в ночное

время по городу товарные поезда. Отмечалось, что это имело бы огромное значение для урегулирования распределения товаров и к организации, правильному распределению городских станций и складов.

Итак, динамичные перемены в России едва ли не ежедневно выдвигали в транспортном деле новые задачи, осложняли и видоизменяли стоявшие на очереди ранее. Решение этих проблем зависело от вопроса о власти в стране.

## Библиография

1. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
2. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016. С. 30.
3. Транспорт. Доклады проф. В.Н. Щегловитова и инж. П.П. Корелина общему собранию исполнительного комитета Московских общественных организаций 15 апреля 1917 года. М., [1917]. С. 2.
4. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 201-207, 293-294.
5. Торгово-промышленная газета. 1917. 5 мая.
6. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913-1925. М. 1925. С. 64-76.
7. 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.
8. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
9. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
10. 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.
11. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
12. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
13. Морозов Б.М. Формирование органов центрального управления Советской России в 1917-1918 гг. (на примере Народного комиссариата путей сообщения). М. 1995.
14. Метельков П.Ф. Железнодорожники в революции. Февраль 1917-июнь 1918 [гг.] Л., 1970.
15. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
16. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
17. Торгово-промышленная газета. 1917. 5 мая.
18. Михайлов И.Д. Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта Всероссийскому продовольственному съезду в Москве 21 мая 1917 г. Пг., 1917. С. 1, 3.
19. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
20. Ландсберг Э.В. К вопросу о положении железнодорожного транспорта 1916-1918 гг. Пг., 1918. С. 18-19.
21. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // Дисс. на соиск. уч. ст. канд. ист. наук / Российская академия наук. Москва, 1999.
22. Волобуев П.В. Временное правительство и вопрос о преодолении разрухи на железнодорожном транспорте // Исторические записки. М., 1961. Т. 69. С. 253, 262, 265.
23. 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.
24. 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.
25. Торгово-промышленная газета. 1917. 5 мая.
26. 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.
27. 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.
28. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
29. 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.
30. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
31. 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.
32. 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.
33. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
34. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
35. 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.
36. 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.
37. Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая.
38. 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.
39. Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая.
40. 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.
41. Торгово-промышленная газета. 1917. 16 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. Т. 4. № 13. С. 289-294.
43. Торгово-промышленная газета. 1917. 16 мая.
44. 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.
45. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
46. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. Сб. ст. СПб., 1998. С. 296.
47. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
48. 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.
49. 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.
50. 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.

## Transport and power in Russia in 1917

**Svetlana E. Rudneva**

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

---

**Abstract**

The article is devoted to the consideration of some aspects of the relationship between transport and power in Russia in the revolutionary year 1917. After the February Revolution of 1917, along with a whole range of problems, transport issues also escalated. A possible anarchy would threaten the operation of the transport mechanism. Civil society in cities was completely dependent on the supply of cities. Urban anarchy would accelerate the spread of anarchy in the countryside. Whatever theories were laid down as the basis for the subsequent creativity of the revolution, they certainly did not eliminate the physical basis of society – the need for transport. The collapse of power was inevitably fraught with the collapse of transport. For this reason, one should not forget for a moment about the vital necessity of the correct operation of tens of thousands of railway tracks in the country. Civil society could not exist without a complex organization of transport, without the foundation of an organized factory industry. To resolve the issue of the organization of transport, the authority of the state power was as necessary as in all other areas of civil life. The lack of fuel in cities, for example, would stop the water supply, tram, light. The general civil task of the revolutionary period of 1917 in Russia was to stop the process of anarchic decomposition of the country that had begun. First of all, this process had to be stopped in the cities. To do this, it was necessary to provide the economic basis for the existence of urban civil society – a productive factory industry, as well as the supply of food, fuel, and raw materials to the cities of industry. This was the task of organizing transport.

**Keywords**

Rudneva S.E. (2023) Transport i vlast' v Rossii v 1917 godu [Transport and power in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (8A), pp. 37-45. DOI: 10.34670/AR.2023.87.93.004

**References**

1. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // *Russian History*. 2005. No. 6. pp. 122-127.
2. 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.
3. Transport. Reports of prof. V.N. Shcheglovitov and eng. P.P. Korelin to the general meeting of the Executive Committee of Moscow Public Organizations on April 15, 1917. M., [1917]. p. 2.
4. Volobuev P.V. Economic policy of the Provisional Government. M., 1962. pp. 201-207, 293-294.
5. Trade and Industrial Newspaper. 1917. May 5.
6. Mikhailov I.D. Evolution of Russian transport. 1913-1925. M. 1925. pp. 64-76.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
12. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
13. Morozov B.M. Formation of the central administration bodies of Soviet Russia in 1917-1918. (on the example of the People's Commissariat of Railways). M. 1995.
14. Metelkov P.F. Railwaymen in the Revolution. February 1917-June 1918 [gg.] L., 1970.
15. Rudneva S.E. On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917 // *Culture and Civilization*. 2022.

- Vol. 12. No. 1-1. pp. 269-274.
16. 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.
  17. Trade and industrial newspaper. 1917. May 5.
  18. Mikhailov I.D. Report on the current state of our railway transport to the All-Russian Food Congress in Moscow on May 21, 1917. Pg., 1917. pp. 1, 3.
  19. 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.
  20. Landsberg E.V. On the issue of the situation of railway transport in 1916-1918. Pg., 1918. pp. 18-19.
  21. 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.
  22. 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.
  23. 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.
  24. 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. SPb., 2018. pp. 21-25.
  25. Trade and Industrial Newspaper. 1917. May 5.
  26. 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.
  27. Rudneva S.E. Main Committee under the Ministry of Railways for 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.
  28. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917) // Questions of history. 1997. No. 11. p. 151.
  29. 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.
  30. 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.
  31. 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). M., 2022. pp. 17-25.
  32. Rudneva S.E. Plans for the development of the railway network of Russia at the turn of 1916 – 1917 // Economy: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 335-342.
  33. Rudneva S.E. Commission on new railways in 1917 // Economy: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
  34. Rudneva S.E. The Provisional Government and the construction of the Pre-Parliament // Questions of History. 2003. No. 2. p. 149.
  35. 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.
  36. 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.
  37. Trade and Industrial Newspaper. 1917. May 16.
  38. 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.
  39. Trade and Industrial Newspaper. 1917. May 16.
  40. 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.
  41. Trade and industrial newspaper. 1917. May 16.
  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. No. 13. pp. 289-294.
  43. Trade and Industrial Newspaper. 1917. May 16.
  44. 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.
  45. Rudneva S.E. Increase of railway tariffs in 1917 // Economy: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
  46. 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.
  47. Rudneva S.E. Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917 // Culture and civilization. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 104-109.



- 
48. 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.
  49. 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.
  50. 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.