

УДК 681.5.015.23:655.3**Проблема разгрузки Петрограда 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

В статье рассмотрены некоторые аспекты проблемы разгрузки Петрограда в 1917 году. Сосредоточение в Петрограде значительного количества фабрик, заводов признавалось ошибочным еще задолго до Первой мировой войны. Со вступлением России в войну, когда прекратился подвоз английского угля, металла из-за границы и для снабжения промышленных предприятий необходимым сырьем, топливом приходилось доставлять миллионы пудов грузов на тысячеверстные расстояния, тогда, наконец, стала ощутима величайшая опасность от самого факта нахождения на отлете государства значительного числа предприятий, работавших специально на оборону, дававших более половины предметов боевого снаряжения. Тогда же заговорили о необходимости принятия самых срочных мер к вывозу из Петрограда промышленных предприятий или к созданию на местах других предприятий, которые, в случае необходимости, могли бы заменить петроградские заводы. В ходе боевых действий в 1917 году сохранялась потенциальная угроза безопасности Петрограда. Столица испытывала продовольственные трудности, поскольку город традиционно зависел от подвоза продовольствия, жизненно необходимых припасов. После Февральской революции 1917 г. Временное правительство проводило необходимые мероприятия по организации разгрузки Петрограда – вывозу из города «всего лишнего»: некоторых промышленных предприятий, учреждений, ведомств, групп граждан. Противники разгрузки, тем не менее, оставались.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Проблема разгрузки Петрограда в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 7А. С. 22-29.

Ключевые слова

Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, Первая мировая война 1914-1918 гг., разгрузка Петрограда, топливо, металл, железные дороги.

Введение

Сосредоточение в Петрограде значительного количества фабрик и заводов признавалось ошибочным еще задолго до Первой мировой войны. Со вступлением России в войну, когда прекратился подвоз английского угля [Руднева, 2020, 400-405], металла [Руднева, 2022, 17-25] из-за границы и для снабжения промышленных предприятий необходимым сырьем [Руднева, 2019, 27-30], топливом [Руднева, 2023, С. 7-15], приходилось доставлять миллионы пудов грузов на тысячеверстные расстояния [Сидоров, 1973, 500-544], тогда, наконец, стала ощутима величайшая опасность от самого факта нахождения на отлете государства значительного числа предприятий [Руднева, 2022, 50-58], работавших специально на оборону, дававших более половины предметов боевого снаряжения [Руднева, 2022, 32-41]. Тогда же заговорили о необходимости принятия самых срочных мер к вывозу из Петрограда промышленных предприятий [Руднева, 2021, 131-135] или к созданию на местах других предприятий [Руднева, 2020, 358-364], которые, в случае необходимости, могли бы заменить петроградские заводы [Руднева, 2005, 122-127].

Однако, стоило только поставить на очередь вопрос о создании промышленности внутри страны [Руднева, 2021, 335-342], о перенесении туда предприятий [Руднева, 2018, 143-148], работавших на оборону [Руднева, 2023, 11-15], как со всех сторон звучали тысячи возражений, что перенести тогда нужно всю промышленность [Руднева, 2023, 9-14], все сотни фабрик и заводов [Руднева, 2022, 104-109], а поскольку для этого требовались слишком крупные средства, которыми государство хронически никогда не обладало, следовательно, это признавалось невозможным. Картина резко менялась с наступлением острого, критического момента [Руднева, 2021, 13-16], когда враг стучался в ворота города [Руднева, 2019, 111-116], когда уже вывозить было ничего нельзя [Руднева, 2020, 246-260], т.к. одновременно требовалось вывозить население, ценности, предприятия [Торгово-промышленная газета. 1917. 3 сентября].

Мероприятия по разгрузке Петрограда в 1917 году

В ходе боевых действий в 1917 году сохранялась потенциальная угроза безопасности Петрограда. Столица испытывала продовольственные трудности, поскольку город традиционно зависел от подвоза продовольствия, жизненно необходимых припасов [Руднева, 2023, 35-44]. После Февральской революции 1917 г. Временное правительство [Руднева, 2003, 149] проводило необходимые мероприятия по организации разгрузки Петрограда – вывозу из города «всего лишнего»: некоторых промышленных предприятий [Руднева, 2023, 118-129], учреждений, ведомств, групп граждан [Руднева, 2014, 185-190]. Противники разгрузки, тем не менее, оставались.

В частности, 31 мая 1917 г. вопрос о разгрузке Петрограда обсуждался в рабочей секции Совета рабочих и солдатских депутатов. На заседании присутствовали представители ведомств и профессиональных союзов. Товарищ министра торговли и промышленности П.И. Пальчинский привел ряд данных [Руднева, 2023, 189-194], свидетельствовавших об ухудшении положения русской промышленности в зависимости от железнодорожных затруднений [Rudneva, Novozhilov, 2019, 289-294] и от сокращения вывоза угля из Донецкого бассейна [Руднева, 2023, 183-189]. Перспективы на улучшение транспортного кризиса выглядели крайне неблагоприятно [Руднева, 1997, 151]. Член Исполнительного комитета, возражая против разгрузки Петрограда, заявил, что эта мысль возникла у тех, кто, «не имея за душою никакого способа справиться с разрухой, желает попросту отделаться от заводов. Разгрузка не поможет.

Необходимы радикальные экономические реформы» [Русские ведомости. 1917. 1 июня]. Оратор предложил резолюцию, в которой говорилось о том, что необходимо принять в срочном порядке меры по контролю над промышленностью, транспортом [Руднева, 2019, С. 375-380], торговлей в целях поднятия всех производительных сил страны по единому плану. В частности, необходимым он назвал перераспределение производства и переход промышленности к выработке других изделий [Руднева, 2024, 149-153], требовавших возможно большего количества топлива [Руднева, 2023, 174-182], сырья и дававших занятие возможно большему числу рабочих. Также необходимым он считал выяснение в каждом конкретном случае причины сокращения, перерыва производства, при наличии локаута или итальянской забастовки предпринимателей принимать самые решительные меры для продолжения производства, вплоть до секвестра предприятия. В целях планомерного проведения намеченных мероприятий в интересах рабочих, а также в целях предупреждения возможной со стороны буржуазии разгрузки Петрограда в политических видах [Руднева, 1999], Исполнительный комитет, по мнению выступавшего, должен был требовать проведения всех указанных мер при ближайшем участии рабочих организаций и, прежде всего, Совета рабочих и солдатских депутатов и профессиональных союзов [Русские ведомости. 1917. 1 июня].

Резолюция Исполнительного комитета была отклонена большинством 174 против 143-х, и была принята резолюция, предложенная Д.Б. Рязановым, представителем Центрального бюро профессиональных союзов. В этой резолюции говорилось, что «разгрузка Петрограда есть прием буржуазии против пролетариата, что эта разгрузка обострит создавшийся промышленный кризис и что единственным выходом из положения является переход власти к Совету рабочих и солдатских депутатов» [Русские ведомости. 1917. 1 июня].

Управление железных дорог, между тем, разработало план разгрузки, который устанавливал четыре периода перевозки по железным дорогам [Руднева, 2014, 21-24] при разгрузке Петрограда: 1) период современный, когда требования учреждений на подвижной состав являлись единичными и могли удовлетворяться полностью; 2) с октября 1917 года, когда количество требований могло превысить провозную способность железных дорог [Руднева, 2021, 319-334] и пришлось бы установить очередь [Руднева, 2020, 306-312]; 3) период эвакуации в весьма короткий срок Временного правительства и учреждений, тесно с ним связанных; в этот период на каждый день, по заранее составленному плану [Руднева, 2022, 14-17], весь подвижной состав предоставлялся бы только под определенные в эти дни перевозки [Руднева, 2017, 12-15] и все, что не успело эвакуироваться во второй период, переносилось на четвертый; 4) в последний период, перевозки удовлетворялись бы в соответствии со степенью их государственного значения, с воспрещением всех остальных [Торгово-промышленная газета. 1917. 12 сентября].

При особоуполномоченном по разгрузке Петрограда учреждался отдел перевозок для организации и осуществления вывоза из Петрограда людей и грузов. Во главе отдела ставился председатель, а вместо уполномоченных [Руднева, 2024, 12-16] предусматривались четыре заведующих: по грузовому и пассажирскому транспорту, по водному транспорту, по гужевому транспорту в Петрограде и его окрестностях [Руднева, 2023, 37-45]; по распределению учреждений на местах и гужевому транспорту в этих местах [Руднева, 2022, 269-274].

Одной из мер, предпринимавшихся также для более успешного проведения разгрузки Петрограда [Руднева, 2019, 106-110], стало постановление Временного правительства о сохранении размера установленных для 1 района процентных прибавок к пенсиям всем пенсионерам в случае их выезда в 1917 году из Петрограда. Пенсионерам, переезжавшим на жительство в Петроград и его окрестности, постановлено было не увеличивать процентных

прибавок.

Правлениям частных железных дорог [Руднева, 2020, 365-371] и их служащим, переводящимся из Петрограда в другие местности России, предоставлялся льготный проезд на следующих основаниях: 1) служащие правлений и их семьи перевозились бесплатно; 2) за перевозку имущества, принадлежавшего учреждениям правлений и служащим, в составе особых поездов или отдельными вагонами подлежала взиманию плата по 10 копеек с вагона и версты (без повышения на 200%), с оплатой дополнительных сборов на общем основании; 3) в случаях переезда единичных служащих с их семьями, сами служащие и их семьи перевозились бесплатно, а за провоз с малою скоростью принадлежавшего им имущества взималась плата по 1/50 копейки с пуда и версты (без повышения на 200 %), со взиманием дополнительных сборов на общем основании; 4) тариф этот подлежал применению на всех казенных и частных железных дорогах [Руднева, 2020, 7-16], при условии предъявления удостоверений от соответствующих правлений железных дорог, служащие которых перевозились [Руднева, 2018, 11-15].

В сентябре 1917 г. ежедневно отходили из Петрограда два поезда 4 класса, один на Вятку, другой на Харьков. Каждый поезд состоял из 40 вагонов. Поезда эти уходили на 30% незаполненными. Пока еще имелась возможность отправлять грузы малой скорости в неограниченном количестве. Спустя некоторое время должна была начаться эвакуация грузов правительственных учреждений и отправление частных грузов оказалось бы в значительной степени затруднительно [Руднева, 2022, 140-151].

Управление водных путей и шоссейных дорог предполагало в ближайшем будущем выехать из Петрограда [Гальперина, 1998, 296]. Государственные зернохранилища переводились в Екатеринодар, дом Тарасова. Николаевская академия Генерального штаба переезжала в Екатеринодар в помещение кадетского корпуса, куда переходил также и второй петроградский кадетский корпус [Торгово-промышленная газета. 1917. 19 сентября].

Заключение

Таким образом, сложный процесс разгрузки Петрограда продолжался. По данным канцелярии уполномоченного по разгрузке Петрограда, к концу сентября 1917 года около 26 учреждений разных ведомств затребовали 81 судно для выезда из Петрограда. Все эти ходатайства были удовлетворены, уже было погружено 30 судов, из которых 25 отплыли из Петрограда.

Библиография

1. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
2. 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.
3. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
4. 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.
5. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
6. 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.
7. 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.
8. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
9. 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.
10. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
11. 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.
12. 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.
13. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
14. 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.
15. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
16. 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.
17. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
18. Руднева С.Е. Организация снабжения железных дорог России металлами в 1917 году // Актуальные вопросы современной науки и образования. Под общей редакцией Г.Ю. Гуляева. Пенза, 2020. С. 246-260.
19. Торгово-промышленная газета. 1917. 3 сентября.
20. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 7-1. С. 35-44.
21. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
22. 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.
23. Руднева С.Е. Разгрузка Петрограда в 1917 году // Государственное управление в XXI веке: Российская Федерация в современном мире. 2014. С. 185-190.
24. Русские ведомости. 1917. 1 июня.
25. Торгово-промышленная газета. 1917. 12 сентября.
26. Руднева С.Е. Топливный кризис в Москве в 1917 году // Актуальные вопросы археологии, этнографии и истории. Чебоксары, 2023. С. 189-194.
27. 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.
28. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
29. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
30. Русские ведомости. 1917. 1 июня.
31. 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.
32. Руднева С.Е. Кризис промышленности России в 1917 году // Актуальные проблемы социально-гуманитарных исследований: традиции и перспективы. М.: ООО «Сам Полиграфист», 2024. С. 149-153.
33. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
34. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // Дисс. на соиск. уч. ст. канд. ист. наук / Российская академия наук. Москва, 1999.
35. Русские ведомости. 1917. 1 июня.
36. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
37. 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.
38. 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.
39. 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.
40. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
41. Торгово-промышленная газета. 1917. 12 сентября.
42. Руднева С.Е. Учредительный съезд районных уполномоченных и представителей от районов по топливу в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. Ярославль: Ярославский филиал ПГУПС, 2024. – С. 12-16.
43. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 37-45.
44. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
45. 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.
46. 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.
47. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
48. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
49. 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.
50. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. Сб. ст. СПб., 1998. С. 296.
51. Торгово-промышленная газета. 1917. 19 сентября.

The problem of unloading Petrograd 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 discusses some aspects of the problem of unloading Petrograd in 1917. The concentration of a significant number of factories in Petrograd was recognized as erroneous long before the First World War. With Russia's entry into the war, when the import of English coal and metal from abroad stopped and millions of pounds of cargo had to be delivered over thousands of miles to supply industrial enterprises with the necessary raw materials and fuel, then, finally, the greatest danger became felt from the very fact that a significant number of enterprises working specifically for defense, providing more than half of the items of combat equipment. At the same time, they began talking about the need to take the most urgent measures to export industrial enterprises from Petrograd or to create other enterprises locally, which, if necessary, could replace Petrograd factories. During the fighting in 1917, a potential threat to the security of Petrograd remained. The capital was experiencing food difficulties, as the city traditionally depended on the supply of food and vital supplies. After the February Revolution of 1917 The Provisional government carried out the necessary measures to organize the unloading of Petrograd – the removal

of "everything superfluous" from the city: some industrial enterprises, institutions, departments, groups of citizens. Opponents of unloading, however, remained.

For citation

Rudneva S.E. (2024) Problema razgruzki Petrograda v 1917 godu [The problem of unloading Petrograd in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (7A), pp. 22-29.

Keywords

The February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, the First World War of 1914-1918, unloading of Petrograd, fuel, metal, railways.

References

1. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
2. 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.
3. Rudneva S.E. The situation of Russian railway transport in the spring of 1917 // *The history and prospects of transport development in the north of Russia*. 2019. No. 1. pp. 27-30.
4. Rudneva S.E. The question of providing Russia with wood fuel in 1917 // *Issues of Russian and international law*. 2023. Volume 13. No. 4A. pp. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001.
5. Sidorov A.L. The economic situation of Russia during the First World War. M., 1973. pp. 500-544.
6. Rudneva S.E. On the issue of private railway construction in Russia in 1917 // *Issues of Russian and international law*. 2022. Vol. 12. No. 9-1. pp. 50-58.
7. Rudneva S.E. The importance of electrification in the construction of newly built Russian railways in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 4-1. pp. 131-135.
8. Rudneva S.E. Commission on new railways in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
9. 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.
10. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // *Russian History*. 2005. No. 6. pp. 122-127.
11. Rudneva S.E. Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916 – 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 335-342.
12. 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.
13. Rudneva S.E. Providing Russian railways with fuel in 1917 // *The history and prospects of transport development in the north of Russia*. 2023. No. 1. pp. 11-15.
14. Rudneva S.E. The question of the prospects for the demobilization of Russian industry in 1917 // *Issues of Russian and international law*. 2023. Vol. 13. No. 1-2-1. pp. 9-14.
15. 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.
16. Rudneva S.E. Union of engineers and technicians of railway transport in 1917 // *The history and prospects of transport development in the north of Russia*. 2021. No. 1. pp. 13-16.
17. 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.
18. Rudneva S.E. Organization of supply of Russian railways with metals in 1917 // *Topical issues of modern science and education*. Under the general editorship of G.Y. Gulyaev. Penza, 2020. pp. 246-260.
19. Trade and Industrial newspaper. 1917. September 3.
20. Rudneva S.E. Problems of supplying Russia with wood fuel in 1917 // *Issues of Russian and international law*. 2023. Vol. 13. No. 7-1. pp. 35-44.
21. Rudneva S.E. The Provisional government and the construction of the Pre-Parliament // *Questions of history*. 2003. No. 2. p. 149.
22. 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.
23. Rudneva S.E. Unloading of Petrograd in 1917 // Public administration in the XXI century: The Russian Federation in the modern world. 2014. pp. 185-190.
24. Russian Vedomosti. 1917. June 1.
25. Trade and industrial newspaper. 1917. September 12.
26. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in 1917 // Topical issues of archeology, ethnography and history. Cheboksary, 2023. pp. 189-194.
27. 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.
28. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
29. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917) // Questions of history. 1997. No. 11. p. 151.
30. Russian Vedomosti. 1917. June 1.
31. 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 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2019. Vol. 9. No. 6-1. pp. 375-380.
32. Rudneva S.E. The crisis of Russian industry in 1917 // Actual problems of social and humanitarian research: traditions and prospects. Moscow: Sam Polygraphist LLC, 2024. pp. 149-153.
33. Rudneva S.E. On the issue of fuel in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 174-182.
34. 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.
35. Russian Vedomosti. 1917. June 1.
36. 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.
37. Rudneva S.E. Discussions on attracting American capital to Russian railway construction in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 319-334.
38. Rudneva S.E. Main Committee under the Ministry of Railways for assistance to persons affected by military operations in World War I (1914-1918) // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 8-1. pp. 306-312.
39. Rudneva S.E. Accounting authorities on the railways of Russia in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2022. No. 1. pp. 14-17.
40. Rudneva S.E. Special meeting on transportation in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2017. No. 1. pp. 12-15.
41. Trade and Industrial newspaper. 1917. September 12.
42. Rudneva S.E. The Founding Congress of district commissioners and representatives from districts for fuel in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. Yaroslavl: Yaroslavl branch of PGUPS, 2024. – pp. 12-16.
43. Rudneva S.E. Transport and power in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 37-45.
44. 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.
45. 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.
46. Rudneva S.E. Financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 365-371.
47. Rudneva S.E. Increase of railway tariffs in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
48. Rudneva S.E. Solving the problems of streamlining cargo transportation in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2018. No. 1. pp. 11-15.
49. Rudneva S.E. The question of regional economic committees in 1917 // Revolution of 1917 in Russia: new approaches and views. St. Petersburg, 2022. pp. 140-151.
50. 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.
51. Commercial and industrial newspaper. 1917. September 19.